Fahren Sie niemals unter der Einwirkung von Medikamenten, Drogen, Alkohol oder wenn Sie müde sind. Fahren Sie niemals mit einer zweiten Person auf Ihrem Fahrrad und halten Sie immer die Hände am Lenker.

Zum Schluss noch ein paar Bitten von uns: Fahren Sie stets so, dass Sie sich und niemanden anderen gefährden und respektieren Sie die Natur, wenn Sie durch Wald und Wiesen touren. Tragen Sie stets adäquate Fahrradausrüstung, zumindest einen passenden Fahrradhelm, eine Schutzbrille, festes Schuhwerk und radgerechte Bekleidung.

Das Canyon-Team wünscht Ihnen viel Spaß mit Ihrem Rad!

Dies ist keine Anleitung, um ein Fahrrad aus Einzelteilen aufzubauen oder zu reparieren!
Änderungen von technischen Details gegenüber den Angaben und Abbildungen der Betriebsanleitung sind vorbehalten. Diese Betriebsanleitung entspricht den Anforderungen der CE-Norm EN 14766.
Diese Anleitung unterliegt der europäischen Gesetzgebung.
Bei Lieferung des Fahrrades müssen vom Hersteller ergänzende Anleitungen beigefügt werden. Schauen Sie wegen ergänzender Anleitungen auch unter www.canyon.com/service/downloads.html unter Manuals nach.

Text, Konzeption und Fotografie:
Ingenieurbüro Zedler, Ludwigsburg, www.zedler.de
Stand: April 2008, Auflage 8

Grafische Umsetzung:
www.mees-zacke.de

© Veröffentlichung, Nachdruck, Übersetzung und Vervielfältigung, auch auszugsweise und auf elektronischen Medien, sowie anderweitige Nutzung ist ohne schriftliche Genehmigung des Autors nicht erlaubt.

Unterwegs in Wald und Feld

Immer mit Helm und Brille

TIPP:
Bitte besuchen Sie uns gelegentlich auf unserer Website unter www.canyon.com. Dort finden Sie Neuigkeiten, Hinweise und nützliche Tipps.

ACHTUNG:
Muten Sie sich im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit bei Montage- und Justagearbeiten nicht zuviel zu.
Nutzen Sie im Zweifelsfall unsere
Werkstatt-Hotline 02 61 4 04 00-31
Mo – Fr: 9–18 Uhr
E-mail: werkstatt@canyon.com

VOR DER ERSTEN FAHRT

1. **Sind Sie mit der Bremsanlage vertraut?** Üblicherweise werden Canyon-Bikes so ausgeliefert, dass die vordere Bremse mit dem linken Bremshebel betätigt wird. Prüfen Sie, ob Sie die Vorderradbremse mit demselben Handbremshebel bedienen können, wie Sie es gewohnt sind. Wenn dies nicht der Fall ist, müssen Sie die neue Anordnung regelrecht trainieren, da unbedachtes Betätigen der Vorderradbremse zum Sturz führen kann. Lassen Sie gegebenenfalls die Bremshebelzuordnung von einem Fachmann umbauen. Moderne Bremsen haben unter Umständen eine sehr viel stärkere Bremswirkung als die Bremse Ihres bisherigen Rades!
   Machen Sie auf jeden Fall zuerst einige Probebremsungen abseits des Straßenverkehrs! Tasten Sie sich langsam an die maximal mögliche Verzögerung heran.
   Mehr zu Bremsen finden Sie im Kapitel „Die Bremsanlage“.

2. **Sind Sie mit der Schaltungsart und der Funktionsweise vertraut?** Machen Sie sich auf einem unbelebten Platz mit der Schaltung vertraut. Beachten Sie, dass Sie nicht vorne und hinten gleichzeitig schalten und dass Sie während des Schaltvorgangs nicht stark in die Pedale treten.
   Mehr zur Schaltung finden Sie im Kapitel „Die Schaltung“ und dort im Absatz „Kettenschaltungen“.

3. **Passt die Rahmenhöhe und sind Sattel und Lenker richtig eingestellt?** Stehen Sie über das Oberrohr Ihres Bikes und prüfen Sie, ob Sie mindestens eine Handbreit Freiheit im Schritt haben. Sollte dies nicht der Fall sein, kontaktieren Sie unsere Hotline. Beim Fahren mit einem zu großen Rahmen kann es beim schnellen Absteigen zu Verletzungen kommen! Der Sattel sollte so eingestellt sein, dass Sie bei Cross Country- und Marathonbikes das Pedal in

Zu hoher Einsatz der vorderen Bremse, nicht zur Nachahmung

GEFAHR:
Beachten Sie, dass die Bremshebelzuordnung je nach Land variieren kann! Kontrollieren Sie, welche Bremse mit welchem Hebel betätigt wird. Stimmt dies nicht mit Ihren Gewohnheiten überein, lassen Sie dies gegebenenfalls umbauen!

Prüfen der Überstandshöhe

GEFAHR:
Wenn Sie mit den Händen an den Lenkerhörnchen bei MTB-Lenkern fahren, können Sie die Bremsgriffe nicht so schnell erreichen wie in den anderen Griffpositionen. Ihr Anhalteweg wird länger. Fahren Sie besonders vorausschauend und planen Sie längere Anhaltewege ein.

dessen unterster Stellung mit der Ferse gerade noch erreichen können. Prüfen Sie, ob Sie den Boden noch mit den Fußspitzen erreichen können, wenn Sie im Sattel sitzen. Bei All Mountain-, Enduro- und Freeride-Bikes wird der Sattel in der Regel tiefer positioniert. Insbesondere beim Bergabfahren empfiehlt es sich, den Sattel tiefer einzustellen.
Mehr zur Position finden Sie im Kapitel „Anpassen des Canyon-Bikes an den Fahrer“.

Tiefere Einstellung des Sattels, hilfreich bei steilen Bergabfahrten

4. **Sind Sie bereits einmal mit Klick- bzw. Systempedalen und dazugehörigen Schuhen gefahren?** Vor der ersten Fahrt mit diesen Pedalen müssen Sie sich im Stillstand sorgfältig mit dem Einrast- und Lösevorgang vertraut machen. Am besten lehnen Sie sich beim Üben an eine Wand, damit Sie nicht umkippen. Regulieren Sie gegebenenfalls die Einrast- und Auslösehärte.
Lesen Sie auf jeden Fall zuerst die Gebrauchsanleitung, welche Sie im BikeGuard beiliegend finden.
Mehr zum Thema Pedale finden Sie im Kapitel „Die Pedalsysteme“.

Schuhe für Systempedale

5. **Beachten Sie, dass Sie Ihr Canyon nur gemäß dem vorgesehenen Einsatzzweck verwenden!** Mountainbikes für den Cross Country- und Marathoneinsatz sind nicht für harte Abfahrten auf verblocktem Terrain oder für Sprünge etc. geeignet. Für den All Mountain- oder Enduro-Einsatz stehen Ihnen spezielle Modelle zur Verfügung. Mit den Torque-Modellen können Sie auch so genanntes Freeriding, mit Stitched-Bikes auch Dirtbiking betreiben. Beachten Sie, dass manch ein Fahrmanöver eines Profis einfach aussieht, aber tatsächlich eine Menge Training und Erfahrung benötigt. Überschätzen Sie Ihre Fähigkeiten zu Ihrer eigenen Sicherheit nicht. In der Regel sind Canyon-Räder für ein Gesamtgewicht (Fahrer und Gepäck zusammen gerechnet) von 120 kg ausgelegt. Diese Grenze sollten Sie keinesfalls überschreiten. Lesen Sie Näheres zum Einsatzzweck Einsatzzweck im Kapitel „Die Bestimmungsgemäße Nutzung“.

6. **Besteht Ihr Bike zum Teil aus Carbon?** Beachten Sie, dass dieser Werkstoff besondere Sorgfalt und vorsichtigen Gebrauch erfordert. Lesen Sie auf jeden Fall das Kapitel „ Besonderheiten des Werkstoffes Carbon“.

VOR JEDER FAHRT

VOR JEDER FAHRT MÜSSEN SIE FOLGENDE PUNKTE ÜBERPRÜFEN:

1. Sind die Schnellspanner an Vorder- und Hinterrad, Sattelstütze und sonstigen Bauteilen, sowie vorhandene Steckachsen korrekt geschlossen?
   Näheres im Kapitel „Umgang mit dem Schnellspanner“.

2. Sind die Reifen in gutem Zustand und haben diese genügend Druck?
   Lassen Sie beide Räder drehen, um den Rundlauf zu prüfen. Dabei lassen sich auch seitlich aufgeplatzte Reifen, gebrochene Achsen und gerissene Speichen rechtzeitig feststellen. Näheres im Kapitel „Die Laufräder“ und dort im Absatz „Reifen, Schläuche, Ventile und Luftdruck“.

3. Machen Sie eine Bremsprobe im Stand, indem Sie die Bremshebel mit Kraft zum Lenker ziehen. Es muss sich nach kurzem Hebelweg ein Druckpunkt aufbauen; der Hebel darf sich jedoch nicht zum Lenker durchziehen lassen! Bei hydraulischen (Scheiben-)Bremsen darf keine Flüssigkeit austreten.
   Die Bremsbeläge von Felgenbremsen müssen die Felgenflanken ganzflächig treffen. Sie dürfen nicht die Reifen berühren.
   Weitere Hinweise zum Thema „Bremsen“ im Kapitel „Die Bremsanlage“.

Die Bremse darf sich nicht bis zum Lenker durchziehen lassen

4. Überprüfen Sie, wenn Sie auf öffentlichen Strassen oder bei Nacht fahren wollen, die Lichtanlage siehe Kapitel „Gesetzliche Anforderungen“.

5. Lassen Sie Ihr Canyon aus geringer Höhe auf den Boden springen. Gehen Sie auftretenden Klappergeräuschen nach. Prüfen Sie gegebenenfalls Lager- und Schraubverbindungen.

6. Dirt Bikes, wie das Stitched, sind aufgrund Ihres Einsatzes besonderen Beanspruchungen ausgesetzt. Wenn Sie ein solches Bike besitzen, kontrollieren Sie es vor jeder Fahrt auf Materialschwächungen und Ermüdungen, wie Risse, Dellen und Knicke.

7. Nehmen Sie ein solides Schloss mit, falls Sie Ihr Canyon abstellen wollen. Nur ein an einen unbeweglichen Gegenstand gekettetes Canyon ist vor dem Zugriff durch Fremde geschützt.

Bügelschloss

GEFAHR:
Fahren Sie nicht, wenn Ihr Canyon in einem dieser Punkte fehlerhaft ist!

ACHTUNG:
Um Schäden an Ihrem Canyon zu vermeiden, beachten Sie das maximale Gesamtgewicht und die Vorschriften zum Transport von Gepäck und Kindern im Kapitel „Empfohlene Anzugsdrehmomente“. Darüber hinaus sollten Sie vor dem Transport des Bikes mit dem PKW oder im Flugzeug die Kapitel „Transport Ihres Canyon-Bikes“ lesen.

GEFAHR:
Ihr Canyon wird durch die Einflüsse des Untergrunds und durch die Kräfte die Sie ins Bike einleiten, stark beansprucht. Auf diese dynamischen Belastungen reagieren die unterschiedlichen Bauteile mit Verschleiß und Ermüdung. Untersuchen Sie Ihr Canyon regelmäßig auf Verschleißerscheinungen, aber auch auf Kratzer, Verbiegungen, Verfärbungen oder beginnende Risse. Bauteile, deren Lebensdauer überschritten ist, können plötzlich versagen. Bringen Sie Ihr Canyon regelmäßig zur Inspektion, damit die fraglichen Teile gegebenenfalls ersetzt werden können. Näheres zur Instandhaltung und Betriebssicherheit können Sie in den Kapiteln „Allgemeine Pflegehinweise & Inspektionen“, „Empfohlene Anzugsdrehmomente“ und „Service- und Wartungsintervalle“ nachlesen.

MONTAGE AUS DEM BIKEGUARD

Zunächst möchten wir Sie mit den Bauteilen Ihres Canyon vertraut machen.
Klappen Sie nun die vordere Umschlagseite dieser Broschüre aus. Hier finden Sie ein Canyon-Bike, an dem alle wichtigen Bauteile vorhanden sind.

Die Abbildung zeigt ein beliebiges Canyon-Bike – nicht jedes sieht so aus.

Prüfen Sie den Inhalt des BikeGuard.
Im BikeGuard befindet sich der montierte Rahmen mit allen Anbauteilen, separat davon die Laufräder und ein Karton mit Kleinteilen, z.B. Schnellspanner und ggf. Pedale.

- Nehmen Sie zuerst die Laufräder, danach den Rahmen mit Teilen und dann das unten liegende Kleinteilepaket aus dem BikeGuard.
- Spannen Sie nur ein Canyon mit einer Aluminium-Sattelstütze zur Montage in einen Montageständer, oder bitten Sie einen Helfer, Ihr Canyon zu halten, während Sie das Bike zusammenbauen.
- Schneiden Sie die Kabelbinder, mit denen der Lenker befestigt ist, mit einem Seitenschneider ab. Halten Sie dabei den Lenker fest, damit er nicht herunterkippt und beschädigt wird.
- Drehen Sie die Klemmschrauben des Vorbaudeckels heraus und nehmen Sie den Deckel ab. Positionieren Sie den Lenker mittig im Vorbauauge. Achten Sie dabei darauf, dass die Bowdenzüge nicht verdreht oder abgeknickt sind und in gleichmäßigen Radien zu den Anschlägen oder der Bremse verlaufen. Drehen Sie die Deckelschrauben wieder an, bis der Lenker leicht klemmt. Die endgültige Einstellung wird durchgeführt, wenn die Laufräder montiert sind.
- Drehen Sie die Gegenmuttern von den Schnellspannern ab und schieben Sie die Spanner in die hohle Achse. Achten Sie darauf, dass Sie auf beiden Seiten jeweils eine Feder mit dem kleinen Durchmesser zuerst zur Nabenachse auffädeln. Drehen Sie

Verpacktes Canyon im Bikeguard

Im Montageständer mit Aluminium-Sattelstütze eingespannt

Montage des Lenkers

HINWEIS:
Lassen Sie die Umschlagsseite während des Lesens ausgeklappt. So können Sie die im Text erwähnten Bauteile schnell finden.

die Gegenmuttern ein bis zwei Umdrehungen auf das Gewinde. (Weitere Information zu Schnellspanner im Kapitel „Umgang mit dem Schnellspanner“; beachten Sie auch die Anleitung am Entspannhebel des Schnellspanners).

- Entfernen Sie bei Scheibenbremsen die Transportsicherung und achten Sie darauf, dass Sie beim Einbau die Bremsscheibe zwischen die Bremsbeläge einfädeln. Ziehen Sie nach dem vollständigen Einbau am Bremshebel, damit die Bremsbeläge an die Scheibe heran geschoben werden. Der Bremshebel darf bei Scheibenbremsen nach dem Ausbau der Transportsicherung und bevor die Laufräder montiert sind, nicht betätigt werden. (Näheres zu Scheibenbremsen im Kapitel „Die Bremsanlage“).
  Bei V-Bremsen öffnen Sie Bremse (Cantilever), indem Sie den Zug aushängen. Halten Sie dazu den Bremsarm fest und hängen Sie mit der anderen Hand den Zug aus der Blechspange aus (Näheres zu V-Bremsen im Kapitel „Die Bremsanlage“).
- Bauen Sie das Hinterrad ein und schließen Sie den Schnellspanner, so dass das Laufrad sicher befestigt wird.
- Stecken Sie das Vorderrad in die Gabel und schließen Sie den Schnellspanner (siehe Kapitel „Umgang mit dem Schnellspanner“).
- Hängen Sie bei der V-Bremse den Bremszug wieder ein und schieben Sie den Staubschutz über den Außenzug.
- Kontrollieren Sie, ob Sie beide Laufräder vollständig in die Ausfallenden gezogen haben und ob die Laufräder mittig zwischen den Gabelholmen bzw. den Hinterbaustreben laufen.
- Versetzen Sie die Laufräder in Drehbewegung. So können Sie kontrollieren, ob das Rad rund läuft. Wenn das Laufrad einen sichtbaren Schlag hat, oder sich bei V-Bremsen der Spalt zwischen den Bremsen und der Felge um mehr als einen Millimeter verändert, muss das Laufrad zentriert werden. (Infos im Kapitel „Die Laufräder“ und dort im Abschnitt „Felgenrundlauf, Speichenspannung“).

Montage der Schnellspanner

Transportsicherung der Scheibenbremsen

Kontrolle des Radrundlaufes anhand der Bremsbeläge der V-Bremsen

ACHTUNG:
Klemmen Sie Ihr Canyon nicht am Rahmen in einen Montageständer. Die Rohre könnten zerdrückt werden.

- Fetten Sie die Pedalgewinde vor dem Einschrauben leicht ein.
- Schauen Sie bei der Montage der Pedale zuerst auf die Beschriftung der Achsen. Ein „R" steht für das rechte Pedal und ein „L" für das Linke. Beachten Sie, dass das linke Pedal Linksgewinde aufweist, also entgegen der üblichen Einschraubrichtung gedreht werden muss. Drehen Sie die Pedale von Hand die ersten zwei bis drei Umdrehungen in die Gewinde der Kurbeln ein. Nehmen Sie erst dann einen Pedalschlüssel zu Hilfe und drehen Sie damit die Pedale fest.
- Öffnen Sie die Klemmschraube oder den Schnellspanner der Sattelschelle. Ziehen Sie die Sattelstütze heraus und fetten Sie die Stütze im unteren Bereich und das Sattelrohr des Rahmens von innen (Ausnahme: Rahmen und Stützen aus Carbon (CFK)). Schieben Sie die Sattelstütze wieder in das Rohr und richten Sie die Stütze so aus, dass die Sattelnase in der Flucht des Oberrohres verläuft. Klemmen Sie die Stütze mit dem Schnellspanner oder durch Drehen der Schellenschraube mit geringen Handkräften fest. Versuchen Sie, den Sattel gegenüber dem Rahmen zu verdrehen; dies sollte nicht möglich sein.

Pedalgewinde links und rechts

Festdrehen des Pedals mit dem Pedalschlüssel

Sattelstütze und Sitzrohr fetten, nicht bei Carbon-Rahmen und/oder Carbon-Sattelstützen

GEFAHR:
Prüfen Sie den festen Sitz der Pedale nochmals nach 100 km Fahrt. Die Pedale könnten sich lösen, das Gewinde zerstören und möglicherweise zum Sturz führen. Kontrollieren Sie auch die restlichen Schrauben auf festen Sitz gemäß den Drehmomentangaben.

- Führen Sie die Anpassungen der Sitzposition, der Griffposition, sowie die Kontrolle des Lenkers, der Griffe und der Stütze auf sicheren Sitz durch, wie dies im Kapitel „Anpassen des Canyon Bikes an den Fahrer“ dieses Handbuchs beschrieben wird.
- Sorgen Sie dafür, dass sich das Hinterrad frei drehen kann und kontrollieren Sie die Schaltungsfunktion. Schalten Sie alle Gänge durch und prüfen Sie, ob sichergestellt ist, dass das hintere Schaltwerk nicht mit den Speichen in Kontakt geraten kann, wenn die Kette auf dem größten Zahnrad läuft. (Information zur Schaltungseinstellung im Kapitel „Die Schaltung“).
- Pumpen Sie die Bereifung mit dem auf der Reifenflanke ausgewiesenen Druck auf. Mehr zum Thema „Reifen und Schläuche“ im Kapitel „Die Laufräder“ und dort im Absatz „Reifen, Schläuche, Ventile und Luftdruck“.
- Führen Sie zum Abschluss der Montage die vorher beschriebenen Prüfungen sorgfältig durch.

Nachdem Sie die Sitzposition angepasst haben, achten Sie darauf, dass Sie den Sattel nicht gegenüber dem Rahmen verdrehen können

Prüfen Sie, dass das Schaltwerk nicht mit den Speichen in Kontakt kommen kann

GEFAHR:
Nach den Montage- und Kontrollarbeiten müssen Sie Ihr Canyon unbedingt auf einem flachen, nicht befahrenem Gelände (zum Beispiel auf einem Parkplatz) zur Probe fahren! Treten Fehler in der Montage oder der Einstellung während einer Fahrt im Straßenverkehr oder im Geländebetrieb auf, kann das den Verlust der Fahrkontrolle zur Folge haben!

GEFAHR:
Kontrollieren Sie nach 100 bis 300 km abermals alle Schrauben auf festen Sitz gemäß den Drehmomentangaben. Mehr dazu in den Kapiteln „Allgemeine Pflegehinweise & Inspektionen“, „Empfohlene Anzugsdrehmomente“ und „Service- und Wartungsintervalle“.

UMGANG MIT DEM SCHNELLSPANNER

Trotz der einfachen Bedienungsweise von Schnellspannern geschehen immer wieder Unfälle durch falsche Handhabung.
Der Schnellspanner besteht im Wesentlichen aus zwei Bedienelementen:

- Der Handhebel auf einer Seite der Nabe: Er wandelt die Schließbewegung über einen Exzenter in eine Klemmkraft um.
- Die Klemmmutter auf der gegenüberliegenden Seite der Nabe: Mit ihr wird auf einer Gewindestange die Vorspannung eingestellt.

VORGEHENSWEISE ZUR SICHEREN BEFESTIGUNG DES LAUFRADES

- Öffnen Sie den Schnellspanner. Jetzt sollte der Schriftzug „Open“ lesbar sein.
- Bewegen Sie den Hebel wieder in Richtung der Klemmposition; erkennbar daran, dass auf dem Hebel von außen „Close“ zu lesen ist. Zu Beginn der Schließbewegung bis ungefähr zur Hälfte des Hebelweges muss sich der Hebel sehr leicht, d.h. ohne Klemmwirkung, bewegen lassen.
- Während der zweiten Hälfte des Weges muss die Hebelkraft deutlich zunehmen. Zum Schluss lässt sich der Hebel nur schwer bewegen. Benutzen Sie den Daumenballen und ziehen Sie zur Unterstützung mit den Fingern an der Gabel oder am Rahmen, nicht jedoch an der Bremsscheibe.
- In der Endstellung muss der Hebel parallel zum Rad liegen. Er darf also nicht seitlich abstehen. Der Hebel muss so am Rahmen anliegen, dass er nicht unbeabsichtigt geöffnet werden kann.
- Überprüfen Sie den Sitz, indem Sie versuchen, den geschlossenen Hebel zu verdrehen.
- Wenn sich der Spannhebel im Kreis drehen lässt, ist der sichere Sitz des Laufrades nicht gewährleistet. Sie müssen ihn wieder öffnen und die Vorspannung erhöhen. Drehen Sie dazu die Mutter auf der Gegenseite im Uhrzeigersinn um eine halbe Umdrehung.

Öffnen des Schnellspanners

Schließen des Schnellspanners

- Wiederholen Sie den Schließvorgang und überprüfen Sie den Sitz erneut. Lässt sich der Spannhebel nicht mehr drehen, klemmt der Spanner richtig.
- Heben Sie abschließend das Laufrad einige Zentimeter vom Boden und geben Sie ihm einen Klaps von oben auf den Reifen. Ein sicher befestigtes Rad bleibt in den Achsaufnahmen des Rahmens.

GEFAHR:
Achten Sie darauf, dass die Bedienungshebel beider Schnellspanner immer auf der linken Seite Ihres Canyon sind. So vermeiden Sie, das Vorderrad seitenverkehrt einzubauen.
Beim RockShox Maxle-Steckachsensystem liegt der Maxle-Spannhebel immer rechts.

HINWEISE ZUR MONTAGE VON LAUFRÄDERN MIT STECKACHSEN

Beim **konventionellen Steckachsensystem** schieben Sie die Steckachse so durch die Gabel und die Nabe hindurch, dass der Sechskantkopf in Fahrtrichtung gesehen rechts, zu liegen kommt.
Lassen Sie die Gabel ein paar Mal einfedern, wenn die Achse montiert ist, so schließen Sie aus, dass sich die Achse verkantet. Schrauben Sie die Mutter auf die Achse und ziehen Sie diese fest.
Ziehen Sie abschließend die 4 Innensechskant-Schrauben an der Vorderseite der Gabel an, das klemmt die Achse fest. Kontrollieren Sie die Schrauben nach ein bis zwei Betriebsstunden und danach alle 20 Stunden.

Beim **Maxle-Steckachsensystem** mit Spannhebel setzen Sie das Rad in die Gabel und fädeln die Bremsscheibe in den Bremssattel. Richten Sie das Rad zwischen den Radaufnahmen aus und schieben Sie die Achse mit geöffnetem Maxle-Schnellspannhebel von rechts durch die Radaufnahme und die Nabe.

Wenn das Gewinde der Achse im Gewinde des linken Gabelholms greift, drehen Sie diese im Uhrzeigersinn handfest zu. Schließen Sie den Maxle-Schnellspannhebel wie einen üblichen Schnellspannhebel. Der Hebel muss sich zu Beginn leicht und ohne Klemmwirkung bewegen lassen, während der zweiten Hälfte des Weges muss die Hebelkraft deutlich zunehmen und zum Schluss nur noch sehr schwer bewegen lassen. Benutzen Sie Ihre Handfläche und ziehen Sie zur Unterstützung mit den Fingern am Gabelholm, jedoch niemals an einer Speiche oder der Bremsscheibe. Der Spannhebel darf sich nach dem Schließen nicht mehr drehen lassen.

Konventionelles Steckachsensystem (Fox-Gabeln)

Maxle-Steckachsensystem (Rockshox-Gabeln)

GEFAHR:
Ersetzen Sie bei Fahrrädern mit Scheibenbremsen den serienmäßigen Schnellspanner keinesfalls durch ein so genanntes Leichtbauteil.

HINWEIS:
Verwenden Sie niemals andere Werkzeuge um die Achse zu befestigen. Wenn die Achse zu fest angezogen wird, können die Achse oder der Gabelholm beschädigt werden.

WAS MUSS ICH BEI AN- UND UMBAUTEN BEACHTEN?

Canyon Fahrräder sind Sportgeräte, die für den jeweiligen Einsatzzweck ausgestattet sind. Beachten Sie, dass die Montage von Schutzblechen oder ähnlichem die Funktion und damit die Fahrsicherheit beeinträchtigen kann. Vor dem Kauf und der Montage von Zubehör müssen Sie prüfen, ob dieses Zubehör zu Ihrem Canyon kompatibel ist.
Bei zusätzlichen Klingeln oder Hupen, sowie Beleuchtungseinrichtungen müssen Sie genau prüfen, ob dieses Zubehör erlaubt und geprüft, und damit für den Straßenverkehr zugelassen ist.
Batterie-/Akkuleuchten müssen mit der Schlangenlinie und dem Buchstaben „K" gekennzeichnet sein (vgl. Kapitel „Gesetzliche Anforderungen").

Wenn Sie einen Gepäckträger oder Kindersitz montieren oder einen Kinderanhänger ziehen wollen, schauen Sie zuerst im Kapitel „Die bestimmungsgemäße Nutzung" nach, ob dies möglich ist. Wenn dies grundsätzlich der Fall ist, erkundigen Sie bei unserer Werkstatt-Hotline 0261 40400-31 nach geeigneten Modellen.

Führen Sie nur Arbeiten durch, die Sie zu hundert Prozent beherrschen.
Lenker, Lenkervorbauten und Gabeln sollten immer durch fachkundige Mechaniker gewechselt werden.
Beachten Sie in jedem Fall die Bedienungsanleitung des Zubehörherstellers. Bei der Montage von anderen Komponenten und von Zubehör sind Sie immer selbst für die fachgerechte Montage der Bauteile verantwortlich.
Geben Sie Ihr Canyon beim geringsten Zweifel in unsere Meisterwerkstatt.

Canyon mit Schutzblechen

Gepäckträger

GEFAHR:
Nachträglich angebrachtes Zubehör, z.B. Schutzbleche, Gepäckträger etc., kann die Funktion Ihres Canyon beeinträchtigen: benutzen Sie daher vorzugsweise Zubehör aus unserem Sortiment. So ist sichergestellt, passende Bauteile verwendet zu haben.

GEFAHR:
Im Falle einer fehlerhaften Montage können sich lösende oder abbrechende Bauteile zu schweren Stürzen führen.
Ziehen Sie sicherheitsrelevante Verschraubungen mit vorgeschriebenen Drehmomenten an.

HINWEIS:
Nehmen Sie bei allen Fragen zur Montage von Zubehör, zur Kompatibilität von Bauteilen oder bei Umbauten Kontakt mit unserer Werkstatt-Hotline 02 61 4 04 00-31 auf.

BESONDERHEITEN DES WERKSTOFFES CARBON

Der Werkstoff Carbon, richtig: kohlefaserverstärkter Kunststoff oder kurz CFK genannt, weist gegenüber anderen, üblichen Leichtbaumaterialien einige Besonderheiten auf. Die Kenntnis dieser Eigenschaften ist äußerst wichtig, damit Sie lange Freude an Ihrem hochwertigen Canyon haben und Sie sich jederzeit auf Ihr Material verlassen können.

Kohlefaserverstärkter Kunststoff hat im Radrennsport seine Eignung mit zahllosen Siegen bewiesen. Dieses Material ermöglicht bei materialgerechter Konstruktion, Verarbeitung und Behandlung extrem feste und hoch belastbare Bauteile mit sehr geringem Gewicht.

Eine sehr besondere Eigenschaft ist jedoch die Sprödigkeit des Materials. Durch diesen Nachteil verformt sich Carbon bei einer Belastung nicht bleibend, obwohl die innere Struktur schon beschädigt sein kann. Die Fasern können sich im Extremfall voneinander lösen, die so genannte Delamination tritt ein, wodurch die Festigkeit des Bauteils stark nachlässt. Die eventuell eingetretene Überbeanspruchung, welche die inneren Fasern bereits beschädigt hat, sind nicht durch Verbiegungen wie bei Stahl oder Aluminium erkennbar.
Aus diesem Grund kann ein Carbonteil nach einer Überlastung im weiteren Gebrauch versagen, was zum Sturz mit nicht vorhersehbaren Folgen führen kann. Wir legen es Ihnen nahe, dass Sie das Bauteil oder besser noch Ihr ganzes Canyon nach einem Zwischenfall durch unsere Meisterwerkstatt untersuchen lassen!

Der Werkstoff Carbon

GEFAHR:
Seien Sie beim Fahren aufmerksam. Wenn Ihr CFK-Bauteil Knackgeräusche von sich gibt, kann dies der Hinweis auf einen drohenden Materialdefekt sein. Benutzen Sie Ihr Rad nicht weiter, sondern rufen Sie unsere Werkstatt-Hotline an um das weitere Vorgehen zu besprechen. Lassen Sie Bauteile aus CFK im Interesse Ihrer Sicherheit niemals reparieren! Tauschen Sie ein beschädigtes Bauteil umgehend aus und verhindern Sie unbedingt eine Weiterbenutzung durch Dritte.

GEFAHR:
Bauteile aus Carbon dürfen niemals mit hohen Temperaturen in Berührung kommen, wie sie zum Beispiel bei einer Pulverbeschichtung oder auch Einbrenn-Lackierung nötig sind. Die dabei nötige Hitze könnte das Bauteil zerstören. Vermeiden Sie auch die Aufbewahrung im Kraftfahrzeug bei starker Sonneneinstrahlung sowie die Lagerung in der Nähe von Wärmequellen.

PFLEGEHINWEISE

Reinigen Sie Bauteile aus kohlefaserverstärktem Kunststoff mit einem weichen Lappen und klarem Wasser, gegebenenfalls mit etwas zugegebenem Spülmittel. Hartnäckig anhaftendes Öl oder Fett können Sie mit einem Reinigungsmittel auf Petroleumbasis entfernen. Verwenden Sie niemals Entfetter, die Aceton, Trichlorethylen, Methylchlorid etc. enthalten, oder Lösungsmittel, bzw. lösungsmittelhaltige, nicht neutrale oder chemische Reinigungsmittel, die die Oberfläche angreifen!

Um die Oberfläche zu schützen und zum Glänzen zu bringen, können Sie Autowachs benutzen. Poliermittel oder Lackreiniger enthalten feste Bestandteile, die die Oberfläche angreifen können.

Reinigen mit Wasser und weichem Lappen

GEFAHR:
Bauteile aus CFK haben, wie alle sehr leicht gebauten Teile, nur eine begrenzte Lebensdauer. Tauschen Sie deshalb Lenker und Vorbauten in regelmäßigen Abständen, je nach Nutzung und Belastung, z.B. alle 3 Jahre oder nach 15.000 km aus, auch wenn diese keinen Unfall oder ähnliche Ereignisse durchlebt haben.

GEFAHR:
Kontrollieren Sie regelmäßig, z. B. beim Reinigen Ihres Rades, ob Ihr CFK Bauteil äußerliche Schäden wie Kerben, Risse, Beulen, Verfärbungen etc. aufweist. Bleibt der Lappen irgendwo hängen, muss diese Stelle untersucht werden. Benutzen Sie das Canyon nicht mehr.
Kontaktieren Sie umgehend unsere Werkstatt-Hotline 02 61 4 04 00-31.

ACHTUNG:
Vermeiden Sie es grundsätzlich, Carbon-Bauteile zu fetten. Das Fett lagert sich in der Oberfläche ein und verhindert durch verringerte Reibbeiwerte eine sichere Klemmung innerhalb der erlaubten Anzugsmomente.
Einmal gefettete Carbon-Komponenten können unter Umständen nie mehr sicher geklemmt werden!

NACH EINEM STURZ

1. Prüfen Sie, ob die Laufräder noch fest in den Radaufnahmen (Ausfallenden) geklemmt sind und ob die Felgen mittig im Rahmen, respektive der Gabel, stehen. Versetzen Sie die Räder in Drehung. So können Sie kontrollieren, ob das Rad rund läuft. Wenn das Laufrad einen sichtbaren Schlag hat, oder sich bei V-Bremsen der Spalt zwischen den Bremsen und der Felge um mehr als einen Millimeter verändert, muss das Laufrad zentriert werden. Verändert sich bei V-Bremsen der Spalt stark und können Sie vor Ort nicht zentrieren, müssen Sie die Bremsen etwas öffnen, damit die Felge ohne zu streifen zwischen den Belägen durchlaufen kann. Beachten Sie, dass die volle Bremswirkung nicht mehr zur Verfügung steht. Näheres in den Kapiteln „Die Bremsanlage“ sowie „Die Laufräder“.

2. Kontrollieren Sie, ob Lenker und Vorbau nicht verbogen oder angebrochen sind und ob diese noch gerade stehen. Prüfen Sie, ob der Vorbau fest in der Gabel sitzt, indem Sie versuchen, den Lenker gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen. Stützen Sie sich auch kurz auf die Bremsgriffe, um den sicheren Halt des Lenkers im Vorbau zu checken. Näheres in den Kapiteln „Anpassen des Canyon-Bikes an den Fahrer“ und „Das Lenkungslager“.

3. Schauen Sie, ob die Kette noch auf den Kettenblättern und den Ritzeln liegt. Wenn das Rad auf die Schaltungsseite gestürzt ist, sollten Sie die Schaltungsfunktion überprüfen. Bitten Sie einen Helfer, das Rad am Sattel hochzuheben, und schalten Sie mit dem Schaltwerk vorsichtig die Gänge durch. Besonders zu den kleinen Gängen hin, wenn die Kette auf die größeren Ritzel klettert, müssen Sie darauf achten, wie weit sich das Schaltwerk den Speichen nähert. Ein verbogenes Schaltwerk oder ein verbogenes Ausfallende können dazu führen, dass das Schaltwerk in die Speichen gerät – Sturzgefahr!

Kontrollieren Sie an den Belägen der V-Bremsen ob das Laufrad noch rund läuft

Versuchen Sie den Lenker gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen

HINWEIS:
Beachten Sie auch die Hinweise im Kapitel „Besonderheiten des Werkstoffes Carbon“.

Das Schaltwerk, das Hinterrad und der Rahmen können dabei zerstört werden. Überprüfen Sie die Umwerferfunktion, denn ein verschobener Umwerfer kann dazu führen, dass die Kette abgeworfen und das Rad dadurch antriebslos wird. Näheres im Kapitel „Die Schaltung“.

4. Peilen Sie über den Sattel entlang des Oberrohres oder zum Tretlagergehäuse, um sicher zu stellen, dass er nicht verdreht ist.

5. Heben Sie das Rad wenige Zentimeter an, und lassen Sie es auf den Boden springen. Entstehen dabei Geräusche, sollten Sie nach losen Schraubverbindungen fahnden.

6. Schauen Sie zum Abschluss noch einmal über das ganze Fahrrad, um eventuell entstandene Verbiegungen, Verfärbungen oder Risse zu erkennen.

Fahren Sie mit dem Rad sehr vorsichtig zurück und nur, wenn die Prüfung untadelig bestanden wurde. Vermeiden Sie starkes Beschleunigen und Bremsen und gehen Sie nicht in den Wiegetritt.

Wenn Sie Zweifel an der Tauglichkeit Ihres Rades haben, lassen Sie sich mit dem Kraftfahrzeug abholen, statt ein Sicherheitsrisiko einzugehen.
Zuhause angekommen, muss das Rad noch einmal gründlich untersucht werden. Beschädigte Teile müssen repariert oder ersetzt werden.
Rufen Sie im Zweifelsfall unsere Werkstatt-Hotline 02 61 4 04 00-31 an.

Peilen Sie über den Sattel entlang des Oberrohres um sicher zu stellen, dass er nicht verdreht ist

GEFAHR:
Bauteile aus Carbon, die eine stoßartige Kraft erlitten haben sowie verbogene Teile aus Aluminium können unvermittelt brechen. Sie dürfen auch nicht gerichtet, d.h. nicht gerade gebogen werden, denn auch danach besteht akute Bruchgefahr. Dies gilt insbesondere für die Gabel, den Lenker, den Vorbau, die Kurbeln, die Sattelstützen und die Pedale. Im Zweifel ist ein Tausch dieser Teile immer die bessere Wahl, denn Ihre Sicherheit geht vor.

TRANSPORT IHRES CANYON BIKES

Wenn Sie beabsichtigen Ihr Canyon-Bike zu transportieren, müssen Sie einige Dinge beachten, damit Ihr Rad wohlbehalten am Zielort ankommt.
Sollten Sie mit dem Flugzeug verreisen, verpacken Sie Ihr Bike entweder in den Canyon BikeGuard oder verwenden Sie einen geeigneten Radkoffer z.B. den Canyon BikeShuttle. Canyon rät von der Verwendung von Radtaschen zum Transport dringend ab, das Rad wäre zu wenig geschützt.
Um das Rad zu verpacken, führen Sie die Schritte aus dem Kapitel „Montage aus dem BikeGuard“ in umgekehrter Reihenfolge durch.

Beim Transport mit dem Kfz achten Sie auf eine sichere und rutschfreie Unterbringung.
Nahezu jedes Autozubehörgeschäft und fast alle Autofirmen bieten Trägersysteme zum Radtransport an. Es sind jedoch bei weitem nicht alle Systeme für unsere hochwertigen Bike-Modelle geeignet.
Fragen Sie im Zweifelsfall unsere Werkstatt-Hotline Tel.: 02 61 44 400-31.

Der Canyon BikeShuttle

ACHTUNG:
Bei großvolumigen Rahmenrohren besteht bei den meisten Klemmen von Radträgern Quetschgefahr! Carbonrahmen können dadurch im weiteren Gebrauch plötzlich versagen, Rahmen aus Aluminium bekommen sehr leicht Dellen.
Es gibt aber spezielle, passende Modelle im Kfz-Zubehörhandel.

RAHMENSETS-AUFBAUHINWEISE TECHNISCHE DATEN

Canyon bietet die hochwertigen Carbon- und Aluminium-Rahmen auch einzeln zur individuellen Bestückung mit Teilen an.

Die Gabeln für Canyon-Mountainbike-Rahmen müssen unter Beachtung der passenden Federwegslänge gewählt werden.
Kontaktieren Sie im Zweifelsfall unsere Werkstatt-Hotline unter der Rufnummer 02 61 4 04 00-31.

Derjenige, der den Rahmen komplettiert und die Anbauteile montiert, muss deshalb die Kompatibilität der Teile und die Montagequalität sicherstellen. Aufgrund einer unüberschaubaren Anzahl von Anbauteilen ist es nicht möglich, dass Canyon in dieser Anleitung die gesamte Bandbreite der Möglichkeiten abdeckt. Canyon kann nicht für jede mögliche Zusammenstellung von Bauteilen verantwortlich gemacht werden.
Wir empfehlen Ihnen auch eindringlich, die Anleitungen der Teilehersteller sorgfältig durchzulesen.
Grundsätzlich können Fehler in der Zusammenstellung dazu führen, dass Ihr Canyon unsicher ist. Wir empfehlen Ihnen deshalb, die Montage von einem Fachmann oder in unserer Meisterwerkstatt durchführen zu lassen. Muten Sie sich im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit nicht zuviel zu.

Rahmenset des Canyon Spectral

TIPP:
Lassen Sie Ihr Canyon in unserer Meisterwerkstatt montieren!

HINWEIS:
Je nach Erfahrung und/oder handwerklichem Geschick des Durchführenden kann diese Anleitung ergänzungsbedürftig sein. Manche Arbeiten können zusätzliches (Spezial-) Werkzeug, z.B. spezielle Abzieher oder zusätzliche Anleitungen, erfordern.

ACHTUNG:
Klemmen Sie die Rahmen nicht an den Rohren in einen Montageständer! Die dünnwandigen Rohre können beschädigt werden. Montieren Sie zuerst eine solide (Aluminium-) Sattelstütze und klemmen Sie diese in den Ständer, oder verwenden Sie einen Montageständer, der den Rahmen entweder innen an drei Punkten aufspannt oder aber die Gabel und das Tretlagergehäuse aufnimmt.

Die Rahmen sind montagefertig vorbereitet, d.h. die Gewinde sind geschnitten, die Lagersitze und das Sitzrohr sind ausgerieben. Ein Nacharbeiten des Rahmens ist nicht erforderlich. Verändern Sie den Rahmen und dessen Funktionsteile, z.B. die verstellbare Zugführung, etc. nicht durch Auffeilen, Bohren oder ähnliches.
Montieren Sie alle Anbauteile (Ausnahme: Carbon-Sattelstützen, Vorbauten auf Gabeln mit Carbonschaft und alle Stützen in Carbon-Rahmen) mit hochwertigem Montagefett an den Rahmen. So vermeiden Sie Korrosion. Andernfalls können Sie möglicherweise Ihr Canyon nach einiger Zeit nicht mehr demontieren.

Tasten Sie sich stets von unten an die maximalen Drehmomente heran und kontrollieren Sie den sicheren Sitz der Bauteile, wie dies in den entsprechenden Kapiteln beschrieben wird.
Für Teile, bei denen keine Drehmomentspannen vorliegen, ziehen Sie die Schrauben schrittweise bis zum maximalen Drehmoment an und kontrollieren Sie dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils.

Beachten Sie stets die Drehmomentangaben

Arbeiten Sie nie ohne einen Drehmomentschlüssel

GEFAHR:
Derjenige, der den Canyon- Rahmen zum vollständigen Fahrrad komplettiert, muss selbst dafür Sorge tragen, dass die Zusammenstellung der Teile gemäß den Richtlinien der Hersteller, den allgemeinen Normen und dem Stand von Wissenschaft und Technik durchgeführt wird. Wenn Fragen hinsichtlich der Kompatibilität einzelner Teile zum Rahmen bestehen, rufen Sie unsere Werkstatt-Hotline 02 61 4 04 00-31 an.

ACHTUNG:
Am Canyon Spectral und Ultimate CF-Rahmen wurden alle Carbonfasern für den Einsatz im Fahrbetrieb belastungsgerecht verlegt. Die genieteten Zuganschläge dürfen deshalb nur in Richtung des Schalt- oder Bremszugverlaufs belastet werden. Ziehen Sie nicht schräg von oder entgegen der Verlaufsrichtung an den Zügen, d.h. vom Rahmen weg, z.B. um diese vorzudehnen. Eine Beschädigung des Rahmens kann dabei nicht ausgeschlossen werden.

HINWEIS:
Auf einigen Bauteilen sind die Anzugsmomente aufgedruckt oder aufgeklebt. Halten Sie sich an diese Werte. Beachten Sie unbedingt die beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller!

LENKUNGSLAGER BZW. STEUERSATZ

Alle Rahmen werden mit eingepressten Schalen und integriertem Steuersatz (integrated headset) ausgeliefert.

FEDERGABELN

Canyon-Mountainbike-Rahmen können mit einer Federgabel Ihrer Wahl bestückt werden. Der Nenndurchmesser des Gabelschaftes beträgt stets 1 1/8“, ausgenommen die Torque FRX-Modelle verfügen über ein 1 1/5“ Gabelschaft.

Beachten Sie die Einbauhöhe der Gabel, die zur Geometrie des Rahmens passen muss. In unten stehender Liste haben wir zu dem jeweiligen Modell die empfohlene Länge des Federwegs zusammengestellt. Die Montage einer anderen Gabel führt zumindest zu einem verschlechterten Fahrverhalten. Unter Umständen kann Ihr Canyon Bike unkontrollierbar werden – Sturzgefahr!
Beachten Sie auch, dass sich der Gabelkopf frei unter dem Rahmen durchdrehen können muss.

Der Gabelkopf muss sich berührungsfrei unter dem Rahmen drehen lassen

GEFAHR:
Eine nicht passende Gabel verändert das Fahrverhalten mitunter bis hin zur Unkontrollierbarkeit des Rades.

Modell	Federwegslänge der Gabel (mm)
Yellowstone Series	80 mm
Grand Canyon Series	80 mm
Ultimate CF Series	80 mm
Nerve WXC 2-3	80 mm
Nerve WXC 7-9	100 mm
Nerve RC Series	80 mm
Nerve XC Series	100 mm
Spectral Carbon	90-130 mm
Nerve ES Series	100-140 mm
Nerve ESX Series	95-140 mm
Torque	110-160 mm
Torque FR	120–160 mm
Torque FRX	180 mm

TRET-INNENLAGER

Alle Rahmen: BSA/BSC 1.370x24T,
(rechte Seite Linksgewinde!)
Die Gehäusebreite beträgt:

Bei Mountainbikes	68±0,5 mm
Beim Modell Torque	73±0,5 mm

Übliche Cartridge-Lagerungen können direkt mit hochwertigem Montagefett montiert werden. Halten Sie sich an die Drehmomente des Lagerherstellers.

HINTERBAUBREITE

Alle Mountainbike-Rahmen: 135±0,5 mm

WECHSELBARES SCHALTAUGE

Die wechselbaren Schaltaugen sind an allen Rahmen ausreichend befestigt. Wenn Sie das Schaltauge tauschen, kleben Sie die Schrauben mit mittelfestem Schraubenkleber (mit Werkzeug lösbar) ein. Halten Sie sich an ein Drehmoment von 1,5 Nm. Überschreiten Sie keinesfalls das maximale Drehmoment von 1,5 Nm.

FLASCHENHALTER

Halten Sie sich an ein maximales Drehmoment von 4,5 Nm. Überschreiten Sie keinesfalls das maximale Drehmoment von 4,5 Nm.

ZUGANSCHLÄGE

Belasten Sie die entsprechend des Kraftverlaufs genieteten Zuganschläge am Canyon Ultimate CF und Spectral Rahmen nur in Richtung des Schalt- oder Bremszugverlaufs. Schräg oder entgegen der Verlaufsrichtung liegende Belastung kann zu einer Beschädigung des Rahmens führen.

Beim Austausch des wechselbaren Schaltauges dürfen sie keinesfalls das maximale Drehmoment von 1,5 Nm überschreiten

Halten Sie sich beim Flaschenhalter an ein maximales Drehmoment von 4,5 Nm

SATTELSTÜTZE

Ihre neue Sattelstütze muss in jedem Fall denselben Nenn-Durchmesser wie das Sitzrohr Ihres Rahmens haben. Die Stütze muss ohne Drücken oder Drehen leicht in den Rahmen gleiten. Verschiedene Maße von Rahmen und Stütze können zu einem Versagen der Sattelstütze führen.
Bevor Sie die Stütze in den Rahmen montieren, stellen Sie sicher, dass das Sitzrohr absolut frei von scharfen Kanten oder Graten ist. Bei der Verwendung einer Carbon- Sattelstütze oder bei einem Carbon-Sitzrohr müssen beide Teile auch fett- bzw. ölfrei sein. Säubern und entgraten Sie das Sitzrohr, wenn notwendig.

Drehen Sie die Schraube bzw. den Schnellspanner der Sattelrohrklemmung nicht zu fest an. Beachten Sie die Hinweise im Kapitel „Einstellen der richtigen Sitzhöhe“ sowie die zulässigen Anzugsdrehmomente im Kapitel „Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen“ und berücksichtigen Sie ebenso die Vorgaben des Komponentenherstellers. Ein Überdrehen kann eine Beschädigung der Sattelstütze zur Folge haben und damit für einen Unfall und/oder Verletzungen des Fahrers verantwortlich sein.
Der Durchmesser der Sattelstützen beträgt bei allen Modellen von Canyon 31,6 mm.

Achten Sie darauf, dass die Sattelstütze einwandfrei zum Rahmen passt

Ziehen Sie den Schnellspanner nicht zu fest an

HINWEIS:
Verwenden Sie eine spezielle Carbonmontagepaste, z.B. von der Firma Dynamic, um einen sicheren Sitz der Sattelstütze zu erzielen.

GEFAHR:
Nicht exakt übereinstimmende Durchmesser von Sitzrohr und Sattelstütze können zu einem Bruch des Rahmens oder einer CFK-Sattelstütze führen. Ein Unfall oder eine Verletzung des Fahrers kann die Folge sein.

GEFAHR:
Carbon-Sattelstützen oder Sitzrohre von Carbon-Rahmen dürfen niemals gefettet werden.

GEFAHR:
Ihre Sattelstütze muss mindestens bis unterhalb des Oberrohres bzw. bis zur „Minimum-Markierung“ der Stütze im Rahmen stecken. Fahren Sie niemals mit Ihrem Canyon, wenn die „Minimum-Markierung“ auf Ihrer Stütze sichtbar ist.

ANPASSEN DES CANYON BIKES AN DEN FAHRER

Es ist einerlei, ob Sie windschnittig auf einem Canyon Cross-Country-Racer, oder entspannt auf einem Canyon Nerve All-Mountain-Bike unterwegs sein möchten. Die (Sitz-)Position ist wesentlich für Ihr Wohlbefinden und Ihre Leistungsentfaltung auf Ihrem Canyon. Stellen Sie deshalb Sattel und Lenker Ihres Canyon möglichst genau auf Ihre Bedürfnisse ein.

Die Körpergröße des Fahrers ist entscheidend für die Wahl der Rahmenhöhe Ihres Canyon. Mit der Wahl eines Fahrradtyps wird die Körperhaltung schon grob festgelegt. Verschiedene Bauteile an Ihrem Canyon sind jedoch so konzipiert, dass sie in einem gewissen Maß auf Ihre Körperproportionen eingestellt werden können. Dazu gehören die Sattelstütze, der Lenkervorbau und die Bremsgriffe.

Beachten Sie bei der Wahl der Rahmengröße, dass Ihnen die Überstandhöhe genügend Schrittfreiheit bietet, so dass Sie nicht schmerzhaft auf dem Oberrohr aufsetzen können.

Mit dem Canyon PPS-System steht Ihnen ein Werkzeug zur Verfügung, mit dem Sie Ihr Canyon auch ohne Probefahrt in der exakt passenden Größe auswählen können.

Der Rahmen muss genügend Schrittfreiheit bieten

GEFAHR:

Zu allen im Folgenden beschriebenen Arbeiten gehört etwas Erfahrung, geeignetes Werkzeug und handwerkliches Geschick. Machen Sie nach der Montage unbedingt den Kurzcheck (Kapitel „Vor jeder Fahrt“) und führen Sie eine Probefahrt auf einem unbelebten Platz oder auf einer einsamen Straße durch. So können Sie gefahrlos alles noch einmal überprüfen.

Sollten Sie Bedenken haben, ist es besser, ausschließlich die Positionskontrolle durchzuführen.

Geben Sie Ihr Canyon gegebenenfalls in fachkundige Hände.

EINSTELLEN DER RICHTIGEN SITZHÖHE

Die erforderliche Sitzhöhe richtet sich bei Cross-Country, Marathon und Tourenfahrern nach dem Tretvorgang.

Wichtig: Beim Treten sollen die Ballen der großen Zehen über der Mitte der Pedalachse stehen. Das Bein darf dann in der untersten Stellung der Tretkurbel nicht maximal durchgestreckt sein. Ist der Sattel zu hoch, überwindet man diesen tiefsten Punkt relativ schwer; das Pedalieren wird unrund. Ist der Sattel zu tief, werden Knieschmerzen die Folge sein. Überprüfen Sie daher die Sitzhöhe anhand der folgenden, einfach durchzuführenden Methode. Benutzen Sie dafür Schuhwerk mit einer flachen Sohle.

- Setzen Sie sich auf den Sattel und stellen Sie die Ferse auf das Pedal, welches sich in der untersten Position befindet. In dieser Stellung muss das Bein ganz durchgestreckt sein. Achten Sie darauf, dass die Hüfte gerade bleibt.

Um die Sitzhöhe einzustellen, müssen Sie die Sattelklemmbolzen oder den Schnellspanner lösen (lesen Sie vorher das Kapitel „Umgang mit dem Schnellspanner“). Lösen Sie die Sattelstützenschraube mit einem geeigneten Werkzeug durch Drehen entgegen dem Uhrzeigersinn.

Ziehen Sie die Sattelstütze nicht über die am Schaft vorhandene Markierung hinaus. Bei Rahmen mit längerem, über das Oberrohr hinausragendem Sitzrohr muss die Sattelstütze mindestens bis unterhalb des Oberrohres hinein geschoben werden! Das kann zu einer Mindesteinstecktiefe von 10 Zentimetern und mehr führen.

Um die Sitzhöhe einzustellen, müssen Sie den Schnellspanner der Sattelklemmung lösen

Wenn die Ferse auf dem Pedal steht, welches sich in der untersten Position befindet, muss das Bein ganz durchgestreckt sein

- Die gelöste Sattelstütze kann jetzt in der Höhe verschoben werden. Achten Sie darauf, dass der Teil der Sattelstütze, der sich im Inneren des Sitzrohres befindet, immer gut gefettet ist. (Ausnahme: Rahmen und Sattelstützen aus Carbon). Sollte Ihre Stütze im Sitzrohr nicht leicht gleiten, wenden Sie auf keinen Fall Gewalt an.
  Nutzen Sie ggf. unsere Werkstatt-Hotline unter der Nummer 02 61 4 04 00-31.
- Richten Sie den Sattel wieder gerade aus, indem Sie über die Sattelspitze auf das Tretlager oder entlang des Oberrohres peilen.
- Klemmen Sie die Stütze wieder fest. Drehen Sie dazu die Sattelstützenschraube im Uhrzeigersinn. Eine ausreichende Klemmwirkung muss schon ohne große Handkraft erreicht werden. Andernfalls passt die Sattelstütze eventuell nicht gut in den Rahmen. Wenden Sie sich im Zweifelsfall an unsere Werkstatt-Hotline 02 61 4 04 00-31.
- Prüfen Sie den festen Sitz der Stütze. Halten Sie dazu den Sattel mit den Händen vorn und hinten fest und versuchen Sie, ihn zu verdrehen. Dreht er sich bei der Prüfung nicht, ist die Stütze fest.
- Stimmt die Beinstreckung bei einer erneuten Überprüfung? Machen Sie die Kontrolle, indem sie den Fuß in die ideale Tretposition bringen. Wenn der Großzehenballen in der Mitte des Pedals steht, muss das Knie leicht angewinkelt sein. Ist dies der Fall, haben Sie die Sattelhöhe korrekt eingestellt.
- Überprüfen Sie, ob Sie noch einen sicheren Stand auf dem Boden erreichen können. Ist dies nicht der Fall, müssen Sie den Sattel wieder etwas tiefer stellen.

Versuchen Sie den Sattel gegenüber dem Rahmen zu verdrehen

Peilen Sie über den Sattel entlang des Oberrohres um sicher zu stellen, dass er nicht verdreht ist

HINWEIS:
Überprüfen Sie die Sitzposition bei Heranwachsenden regelmäßig alle 2-3 Monate.

EINSTELLUNG DER LENKERHÖHE

Die Lenkerhöhe bestimmt die Neigung des Rückens. Je tiefer der Lenker angebracht ist, desto stärker wird der Oberkörper geneigt. Der Fahrer sitzt dann zwar windschnittiger und bringt mehr Gewicht auf das Vorderrad, aber die stark gebeugte Haltung ist anstrengender und unbequemer, denn die Belastung der Handgelenke, der Arme, des Oberkörpers und des Nackens nimmt zu.

VERSTELLBARE VORBAUTEN

Die Position des Lenkers in Höhe und Entfernung vom Sattel können Sie leicht einstellen. Lösen Sie dazu die beiden Schrauben an den Klemmen zum Lenker mit ein bis zwei Umdrehungen. Sie müssen die Schrauben nicht vollständig herausdrehen.
Der Lenker und die Klemmen lassen sich jetzt bewegen. Positionieren Sie den Lenker in der gewünschten Stellung und drehen Sie die Klemmen leicht an.
Kontrollieren Sie, ob die Position des Lenkers und der Bremsgriffe angenehm ist. Justieren Sie gegebenenfalls nach.
Ziehen Sie die Schrauben der Klemmung an. Überschreiten Sie die aufgedruckten bzw. in der Anleitung vermerkten maximalen Drehmomente nicht.
Kontrollieren Sie den sicheren Sitz des Lenkers im Vorbau, indem Sie versuchen, den Lenker nach unten zu verdrehen.

„AHEADSET"*- VORBAUTEN BZW. GEWINDELOSES SYSTEM

* „Aheadset" ist ein eingetragener Markenname der Firma Dia-Compe

Bei Rädern mit „Aheadset"-Lenkungslagersystem wird mit Hilfe des Vorbaus auch das Lenkungslager eingestellt. Wird der Vorbau verändert, muss das Lager neu justiert werden (siehe hierzu das Kapitel „Das Lenkungslager"). Eine Höhenregulierung ist

Verstellbarer Vorbau

Anziehen der Klemmschrauben mit dem Drehmomentschlüssel

GEFAHR:
Vorbauten gehören zu den tragenden Teilen am Fahrrad. Veränderungen können Ihre Sicherheit gefährden.
Beachten Sie, dass Sie die Verschraubungen von Vorbau und Lenker korrekt anziehen. Die vorgeschriebenen Werte finden Sie im Kapitel „Empfohlene Anzugsdrehmomente". Nutzen Sie ggf. unsere Werkstatt-Hotline 0261 40400-31.

HINWEIS:
Beachten Sie auch die beigelegte Bedienungsanleitung des Herstellers Syntace.

nur durch Veränderung der Zwischenringe, den so genannten Spacern, oder durch Umdrehen des Vorbaus, bei so genannten Flip-Flop-Modellen möglich.

- Demontieren Sie die Schraube für die Lagervorspannung oben am Gabelschaft und entfernen Sie den Deckel.
- Lösen Sie die Schrauben seitlich am Vorbau. Ziehen Sie den Vorbau von der Gabel.
- Jetzt können Sie die Zwischenringe herausnehmen.
- Stecken Sie die entfernten Spacer wieder oberhalb des Vorbaus auf den Gabelschaft.
- Wenn Sie den Vorbau umdrehen wollen, müssen Sie zusätzlich den Lenker entfernen. Bei vorne zu öffnenden Vorbauten können die Schrauben zur Lenkerbefestigung aufgeschraubt werden. Befestigen Sie den Lenker neu, nachdem Sie den Vorbau gedreht haben.
- Stellen Sie das Lager neu ein und ziehen Sie den Vorbau fest, nachdem Sie ihn ausgerichtet haben und machen Sie eine Verdrehkontrolle (siehe Kapitel „Das Lenkungslager bzw. Steuersatz“).

Lösen Sie die Schrauben seitlich am Vorbau

Nehmen Sie die Zwischenringe heraus und stecken Sie diese dann oberhalb des Vorbaus wieder auf

Stellen Sie das Lager neu ein und ziehen Sie dann den Vorbau wieder fest

GEFAHR:
Beachten Sie, dass die Verschraubungen von Vorbau und Lenker mit vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Die entsprechenden Werte finden Sie im Kapitel „Empfohlene Anzugsdrehmomente“ oder in den beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller.
Andernfalls wäre es möglich, dass Lenker oder Vorbau sich lösen oder brechen. Dies kann zu einem schwerwiegenden Unfall führen.

HINWEIS:
Das Entfernen von Zwischenringen ist nur möglich, wenn der Gabelschaft gekürzt wird. Dieser Vorgang ist nicht mehr umkehrbar. Lassen Sie diese Arbeit von einem Fachmann durchführen, wenn Sie sich mit der Position sicher sind.

GEFAHR:
Wenn Ihr Canyon Mountainbike einen Gabelschaft aus Carbon aufweist (erkennbar an der schwarzen oder schwarzglänzenden Farbe im Schlitz des Vorbaus), müssen Sie bei der Klemmung des Vorbaus sehr große Vorsicht walten lassen. Eine Arbeit für Fachleute!

SITZLÄNGE UND SATTELEINSTELLUNG

Der Abstand zwischen den Handgriffen des Lenkers und dem Sattel sowie die Neigung des Sattels haben ebenfalls Einfluss auf die Rücken-Neigung und damit auf den Fahrkomfort und die Fahrdynamik. Über den Sattelstützenschlitten lässt sich diese Entfernung in geringem Umfang verändern. Durch Verschieben des Sattelgestells in der Sattelstütze wird jedoch auch der Tretvorgang beeinflusst. Je nachdem, ob der Sattel weiter vorn oder hinten positioniert ist, tritt der Fahrer mehr oder weniger weit von hinten in die Pedale.
Wenn der Sattel nicht waagerecht eingestellt ist, kann der Fahrer nicht entspannt pedalieren. Er muss sich ständig am Lenker abstützen, um nicht vom Sattel zu gleiten.

VERSCHIEBEN DES SATTELS UND EINSTELLEN DER SATTELNEIGUNG

Patent-Klemmung mit 2 parallelen Schrauben
Bei Patentsattelstützen wird der Kopf der die Neigung und die vertikale Position des Sattels fixiert, von zwei parallelen Innensechskantschrauben gehalten. Öffnen Sie beide Schrauben am Kopf der Sattelstütze. Drehen Sie die Schrauben dazu höchstens zwei bis drei Umdrehungen auf, sonst kann der gesamte Mechanismus auseinander fallen.

Verschieben Sie den Sattel wunschgemäß vor oder zurück. Oft ist hierzu ein kleiner Klaps auf den Sattel notwendig.
Achten Sie darauf, dass die Oberkante des Sattels waagerecht bleibt, während Sie die Schrauben gleichmäßig und abwechselnd wieder zudrehen. Das Rad sollte bei diesen Einstellarbeiten waagerecht stehen. Prüfen Sie, ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt, indem Sie mit den Händen abwechselnd die Spitze und das Ende belasten.

Drehen Sie beide Schrauben abwechselnd und gleichmäßig an, überschreiten Sie niemals das maximal zulässige Drehmoment

Prüfen Sie ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt

HINWEIS:
Der Verstellbereich des Sattels ist sehr gering. Mit verschiedenen Vorbaulängen dagegen lassen sich Längenveränderungen von teilweise mehr als zehn Zentimetern realisieren. Meist muss hierbei die Länge der Züge entsprechend angepasst werden. Besuchen Sie für diese Umbaumaßnahme auf jeden Fall eine Fachwerkstatt. Unsere Werkstatt-Hotline steht Ihnen für Fragen oder Terminvereinbarungen unter 0261 40400-31 zur Verfügung.

GEFAHR:
Vorbauten haben sehr unterschiedliche Maße in der Länge, im Durchmesser des Schaftes und der Lenkerbohrung. Eine falsche Auswahl kann zu einer großen Gefahrenquelle werden: Lenker und Vorbauten können brechen und so zu einem Unfall führen.

GEFAHR:
Achten Sie darauf, dass das Vorbauauge nicht scharfkantig ist. Nutzen Sie unser Teilesortiment.

Joch-Klemmung mit 2 hintereinander liegenden Schrauben

Lösen Sie die beiden Schrauben zwei bis maximal drei Umdrehungen, sonst kann der gesamte Mechanismus auseinander fallen. Verschieben Sie den Sattel horizontal um die Sitzlänge einzustellen. Drehen Sie beide Schrauben gleichmäßig an, damit der Sattel seinen Winkel beibehält. Wünschen Sie, dass die Sattelspitze tiefer kommt, drehen Sie an der vorderen Schraube. Gegebenenfalls müssen Sie die hintere Schraube sogar etwas lockern. Um hinten tiefer zu kommen, muss der hintere Bolzen gedreht werden. Nachdem Sie die perfekte Position gefunden haben, kontrollieren Sie, ob die Halteklammern am Sattelgestell anliegen, bevor Sie das Schraubendrehmoment auf das vom Sattelstützen-Hersteller angegebene erhöhen.

Beachten Sie dabei die empfohlenen Anzugsdrehmomente im Kapitel „Allgemeine Pflegehinweise & Inspektionen“.

Prüfen Sie, ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt, indem Sie mit den Händen abwechselnd die Spitze und das Ende belasten.

Lösen Sie die beiden Schrauben zwei bis maximal 3 Umdrehungen

Ziehen Sie die Schrauben abwechselnd und gleichmäßig mit dem vorgeschriebenen Drehmoment wieder fest

Richten Sie den Sattel so aus, dass das Gestell innerhalb der Markierungen geklemmt wird

GEFAHR:

Positionieren Sie das Sattelgestell so, dass die Klemmung der Sattelstütze innerhalb des vorgegebenen Bereiches liegt. Ist kein Bereich markiert, darf die Klemmung nur auf dem gerade Stück und keinesfalls in den vorderen oder hinteren Bogen erfolgen - Bruchgefahr!

GEFAHR:

Beachten Sie beim Austausch eines Sattels, dass die Sattelstützen in der Regel für einen Sattelgestell-Durchmesser von sieben Millimetern ausgelegt sind. Gestelle, die anders beschaffen sind, können zum Versagen der Stütze und dadurch zum Sturz des Fahrers führen.

VERSTELLUNG VON LENKER UND BREMS-GRIFFEN

Die Lenkerenden bei Mountainbikes sind meist etwas abgewinkelt. Stellen Sie den Lenker so ein, dass Ihre Handgelenke entspannt sind und nicht zu stark nach außen verdreht werden.

EINSTELLEN DER LENKERPOSITION DURCH VERDREHEN DES LENKERS

- Öffnen Sie die Innensechskantschraube(n) an der Vorderseite des Vorbaus.
- Verdrehen Sie den Lenker, bis er die von Ihnen gewünschte Stellung erreicht hat.
- Achten Sie darauf, dass der Lenker vom Vorbau genau in der Mitte geklemmt wird.
- Ziehen Sie jetzt die Schrauben wieder fest. Beachten Sie den vorgeschriebenen Anzugsmoment (s. Kapitel „Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen"). Nachdem Sie den Lenker eingestellt haben, müssen Sie die Brems- und Schaltgriffe justieren.
- Lösen Sie die Innensechskantschraube an den Griffbandagen.
- Verdrehen Sie den Brems- und den Schaltgriff auf dem Lenker. Setzen Sie sich auf den Sattel und legen Sie Ihre Finger auf den Bremshebel. Kontrollieren Sie, ob Ihre Hand mit dem Unterarm eine gerade Linie bildet.
- Schrauben Sie die Griffe wieder fest.
- Kontrollieren Sie den festen Sitz des Lenkers, indem Sie sich vor Ihr Canyon stellen und beide Bremsgriffe packen. Der Lenker darf sich auch bei einem kräftigen Ruck nach unten nicht verdrehen. Ziehen Sie die Klemmschraube(n) ggf. vorsichtig nach.

Öffnen Sie die Innensechskantschraube(n) an der Vorderseite des Vorbaus

Ziehen Sie die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Drehmoment wieder fest

Wenn Ihre Finger auf den Bremshebeln liegen, sollte Ihre Hand eine gerade Linie mit dem Unterarm bilden

Schrauben Sie die Brems- und Schaltgriffe mit dem vorgeschriebenen Drehmoment fest

Lenkerhörnchen bieten zusätzliche Griffmöglichkeiten. Sie werden in der Regel so eingestellt, dass die Hände angenehm darauf liegen, wenn der Fahrer im Stehen, im sogenannten Wiegetritt, fährt. Die „Bar Ends", wie die Lenkerhörnchen auch genannt werden, stehen dann nahezu parallel zum Boden bzw. in einem Winkel von ungefähr 25 Grad nach oben.

- Öffnen Sie die Schrauben, die sich meist an der Unter- oder Oberseite der Lenkerhörnchen befinden, ein bis zwei Umdrehungen.
- Verdrehen Sie die Hörnchen nach Ihren Wünschen und achten Sie darauf, dass beide Seiten im gleichen Winkel stehen.
- Ziehen Sie die Schrauben mit dem benötigten Anzugsmoment wieder fest.
- Kontrollieren Sie den sicheren Halt, indem Sie die Hörnchen zu verdrehen versuchen.
- Bei Carbonlenkern sind spezielle Lenkerendstopfen zur verwenden, wenn Lenkerhörnchen verbaut werden. Beachten Sie bei Carbonlenkern unbedingt die Bedienungsanleitung, da verschiedene Lenkerhersteller starke Einschränkungen bei der Benutzung von Lenkerhörnchen machen.

Lenkerhörnchen bieten zusätzliche Griffmöglichkeiten

Ziehen Sie die Schrauben mit dem benötigten Drehmoment wieder fest

GEFAHR:
Beachten Sie, dass die Verschraubungen von Vorbau, Lenker, Hörnchen und Bremsen mit den vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Die entsprechenden Werte finden Sie im Kapitel „Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen" oder in den beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller. Andernfalls wäre es möglich, dass die Bauteile sich lösen oder brechen. Dies kann zu einem schwerwiegenden Unfall führen.

GRIFFWEITE DER BREMSHEBEL

Bei vielen Bremsgriffen ist der Abstand des Hebels zu den Lenkergriffen einstellbar. Für Fahrer mit kleinen Händen kann damit der Bremshebel in griffgünstige Nähe zum Lenker gebracht werden. Die Hebelstellung, in der die Bremse zu wirken beginnt, muss ebenfalls auf die Fingerlänge eingestellt werden.

- Prüfen Sie, wann die Bremsbeläge die Bremsflächen berühren. Kommt dieser Druckpunkt schon nach kurzem Hebelweg, muss die Bremse verstellt werden, wenn Sie die Griffweite einstellen möchten (s. hierzu das Kapitel „Die Bremsanlage“). Andernfalls würde die Bremse nach dem Einstellen möglicherweise schleifen. Greift die Bremse jedoch erst nach dem halben Handhebelweg, haben Sie etwas Spielraum, um die Griffweite der Hebel zu verringern.
- In der Regel befindet sich nahe der Stelle, an der der Bremszug oder die Bremsleitung in die Hebelarmatur hineinläuft, eine kleine Schraube. Drehen Sie die Schraube hinein und beobachten Sie, wie der Hebel dabei wandert.
- Bei hydraulischen Bremsen ist in der Regel eine Stellschraube am Hebel vorhanden. Damit können Sie die Position ändern.
- Wenn die Wunsch-Griffweite erreicht ist, überprüfen Sie unbedingt, ob noch genügend Leerweg am Hebel vorhanden ist, ehe die Beläge an den Bremsflächen anliegen.

Griffweite der Bremse

Einstellen der Griffweite des Bremshebels

Justage des Leerweges der V-Bremse

GEFAHR:
Der Bremshebel darf sich nicht bis zum Lenker durchziehen lassen. Die volle Bremskraft muss vorher erreicht werden!

DIE PEDALSYSTEME

Nicht alle Schuhe eignen sich zum Radfahren. Schuhe, die beim Radfahren getragen werden, sollten eine steife Sohle haben und genügend Halt bieten. Ist die Sohle zu weich, besteht die Gefahr, dass sich das Pedal durchdrückt und der Fuß zu schmerzen beginnt. Im Bereich der Ferse sollten die Schuhe keine zu breite Sohle haben, sonst kann die natürliche Fußstellung nicht eingenommen werden, da man beim Treten an den Streben des Hinterbaus anstößt. Knieschmerzen können die Folge sein.

Systempedal

Schuhe für Systempedal

FUNKTIONSWEISE VERSCHIEDENER SYSTEME IM ÜBERBLICK

Empfehlenswert sind Pedale, bei denen der Fuß mit einer lösbaren Verbindung ans Pedal gekoppelt ist, sogenannte System- oder Klickpedale. Die Verbindung sorgt dafür, dass der Fuß beim schnellen Treten oder bei Fahrten in holprigem Terrain nicht abrutschen kann. Das Pedal kann durch den festen Halt des Fußes auch geschoben bzw. gezogen werden, dies erleichtert das flüssige Pedalieren. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass der Ballen des großen Zehens günstig über der Pedalachse steht und dass man mit der Fußspitze das Vorderrad beim Lenken nicht versehentlich blockiert.

HINWEIS:
System- bzw. Klick- Pedale bedingen immer spezielle Radschuhe.

Bei den System- oder Klickpedalen bildet ein spezieller Radschuh eine einrastende Verbindung mit dem Pedal, ähnlich wie bei einer Skibindung. Man dreht das Pedal zuerst mit der Plattenspitze und tritt dann auf den waagerecht stehenden Pedalkörper. Bei den meisten Mountainbikepedalen ist der Rastmechanismus beidseitig ausgeführt, das Umdrehen des Pedals entfällt. Mit einem deutlich hör- und spürbaren „Klick“ rastet der Schuh ein. Deshalb werden die Systempedale oft auch als Klickpedale bezeichnet.
Die Verbindung wird bei allen gängigen Systemen durch Drehen der Ferse nach außen gelöst.
Lehnen Sie sich bei den ersten Versuchen, in das Pedal einzurasten und auszuklinken, an eine Wand an oder lassen Sie sich von einer Person Stützhilfe leisten.

Die Verbindung der Klickpedale wird durch Drehen der Ferse nach außen gelöst

Die funktionellen Unterschiede zwischen den verschiedenen Pedalsystemen liegen in der Plattenform, im Auslösewinkel und der -härte. Radfahrer, die zu Knieproblemen neigen, sollten ein Pedalsystem mit „Fußfreiheit” wählen, bei dem die Ferse des Schuhs im eingerasteten Zustand etwas hin und her bewegt werden kann.
Der Vorteil einiger Systempedale liegt darin, dass die Platte in der Sohle versenkt ist und man auch zu Fuß ohne Beeinträchtigung gehen kann.

ACHTUNG:
Üben Sie das Aufnehmen der Pedale, das Einrasten in das Pedal und das Auflösen der Verbindung durch den Dreh des Fußes nach außen zuerst im Stillstand, bevor Sie die Technik auf einer unbelebten Straße verfeinern.
Lesen Sie die Bedienungsanleitung des Pedals und des Schuhherstellers sorgfältig durch. Bei Fragen steht Ihnen unsere Werkstatt-Hotline 02 61 4 04 00-31 zur Verfügung.

EINSTELLUNG UND WARTUNG

Die verschiedenen Pedalsysteme unterscheiden sich in der technischen Ausführung teils sehr deutlich. Einige grundsätzliche Einstellregeln haben alle Ausführungen gemeinsam:

- Befestigen Sie die Pedalplatte so auf dem Schuh, dass der Ballen des Großzehs über der Pedalachse steht.
  Der Fuß muss beim Tretvorgang seine natürliche Stellung einnehmen. Bei den meisten Menschen zeigt dann die Ferse etwas nach innen.
- Achten Sie darauf, dass die Befestigungsschrauben stets festgedreht sind, denn bei einer losen Platte wird das Aussteigen nahezu unmöglich!
- Stellen Sie die Auslösehärte des Pedals auf Ihre Bedürfnisse ein. Anfangs ist eine geringe Vorspannung empfehlenswert. Drehen Sie an der kleinen Innensechskantschraube und prüfen Sie die Vorspannung durch Ein- und Ausrasten.
- Offen liegende Federn und Mechanismen müssen regelmäßig von Schmutz gereinigt und nachgefettet werden.
- Knarren oder Quietschen von Pedalplatten kann oft durch etwas Fett an den Kontaktpunkten zwischen der Schuhplatte und dem Pedal behoben werden.
- Prüfen Sie regelmäßig den Verschleiß der Pedalplatten. Kippeliger Stand auf dem Pedal deutet auf den Verschleiß der Platte oder der Schuhsohle hin.

Der Fuss muss beim Tretvorgang seine natürliche Stellung einnehmen

Stellen Sie die Auslösehärte des Pedals auf Ihre Bedürfnisse ein

GEFAHR:
Sollte das Pedal nicht reibungslos ein- und ausrasten oder die Platte stark verschlissen sein, besteht Sturzgefahr, da der Schuh sich selbsttätig oder erschwert aus dem Pedal lösen kann.

DIE BREMSANLAGE

In der Regel werden die Bremsen an Ihrem Canyon benötigt, um die Fahrtgeschwindigkeit an die Verkehrsgegebenheiten anzupassen. Bei Bedarf müssen die Bremsen jedoch stark zupacken, um Ihr Canyon so schnell wie möglich zum Stillstand zu bringen. Bei solchen Vollbremsungen kommt die Physik ins Spiel. Beim Bremsen verlagert sich das Gewicht von hinten nach vorn, das Hinterrad wird entlastet. Die Stärke der Verzögerung wird auf trockenem und griffigem Untergrund in erster Linie durch den drohenden Überschlag des Fahrrades und nur in zweiter Linie von der Haftung der Reifen begrenzt. Speziell beim Bergabfahren verschärft sich diese Problematik. Bei einer Vollbremsung müssen Sie versuchen, Ihr Gewicht so weit wie möglich nach hinten zu verlagern.

Betätigen Sie beide Bremsen gleichzeitig und beachten Sie, dass die vordere Bremse durch die Gewichtsverlagerung die weit größeren Kräfte übertragen kann.
Die Bremshebelzuordnung zu den Bremskörpern, z.B. linker Hebel wirkt auf die Vorderbremse, kann variieren. Machen Sie sich mit der Anordnung bitte vertraut oder lassen Sie die Bremsen nach Ihren Wünschen umbauen.

Bei Felgenbremsen kann lang anhaltendes Bremsen oder dauerhaftes Schleifenlassen zu einer Überhitzung der Felge führen, wodurch der Schlauch beschädigt werden kann oder der Reifen auf der Felge wandert. Schlagartiger Luftverlust während der Fahrt kann zu einem schweren Unfall führen.

Die Bremsanlage

Beim Bremsen verlagert sich das Gewicht von hinten nach vorn

GEFAHR:
Machen Sie sich vorsichtig mit Ihren Bremsen vertraut. Üben Sie Notbremsungen auf einer verkehrsfreien Fläche, bis Sie Ihr Canyon sicher unter Kontrolle haben. Dies kann im Straßenverkehr Unfälle verhindern.

ACHTUNG:
Nässe setzt die Bremswirkung herab. Kalkulieren Sie bei Regen längere Anhaltewege ein!

Bei Scheibenbremsen führt lang anhaltendes Bremsen oder dauerhaftes Schleifenlassen zu einer Überhitzung des Bremssystems. Die Folge kann ein Nachlassen der Bremskraft bis hin zum Totalausfall sein und in einem schweren Unfall resultieren.

Überprüfen Sie Ihre Fahrweise dahingehend und eignen Sie sich an, kurz aber kräftig zu bremsen und die Bremse zwischendurch immer wieder zu lösen. Halten Sie im Zweifel einen Moment an und lassen Sie die Bremsscheibe oder die Felge bei gelöstem Bremshebel abkühlen.

Scheibenbremse

FUNKTIONSWEISE UND VERSCHLEISS

Über einen Handhebel wird ein feststehender Bremsbelag auf eine rotierende Bremsfläche gedrückt und reibt dort. Durch die Reibung wird das Rad verzögert. Neben der Kraft, mit der der Belag auf die Bremsfläche drückt, ist der so genannte Reib-Beiwert zwischen den aufeinander gleitenden Reibpartnern entscheidend.

Wenn Wasser, Schmutz oder Öl an die Reibfläche gelangen, ändert sich dieser Reib-Beiwert. Dies ist der Grund, warum eine Felgenbremse bei Regen verzögert anspricht und schlechter abbremst.
Durch die Reibung kommt es zum Verschleiß der Bremsbeläge und auch der Felgen! Begünstigt wird der Verschleiß der Reibpartner durch viele Regenfahrten. Ist die Flanke einer Felge auf ein kritisches Maß abgerieben, kann der Reifendruck die Felge zum Bersten bringen. Das Laufrad kann blockieren oder der Schlauch kann platzen – in beiden Fällen kann ein Sturz die Folge sein! Spätestens wenn Sie den zweiten Satz Bremsbeläge heruntergebremst haben, sollte die Wandstärke der Felge überprüft werden.

HINWEIS:
Verwenden Sie beim Austausch nur gekennzeichnete und zur Felge passende Bremsbeläge.

ACHTUNG:
Achten Sie auf absolut wachs-, fett- und ölfreie Bremsflächen. Lassen Sie die Felge bei Felgenbremsen spätestens nach dem zweiten Satz Bremsbeläge vom Fachmann überprüfen. Abgenutzte Felgen können zum Platzen des Schlauches und zu Stürzen führen!
Um wirkungsvoll verzögern zu können, müssen die Bremsen gelegentlich überprüft und eventuell nachgestellt werden.

GEFAHR:
Beschädigte Bremszüge, bei denen zum Beispiel einzelne Drähte abstehen, müssen sofort ausgetauscht werden. Bremsversagen und ein Sturz können sonst die Folgen sein.

GEFAHR:
Undichtigkeiten in den Leitungen hydraulischer Bremsen können diese wirkungslos machen. Undichtigkeiten sofort beseitigen, sonst besteht Unfallgefahr!

KONTROLLE UND NACHSTELLEN VON V-BRAKES

Die gängigen V-Bremsen bestehen aus links und rechts der Felge getrennt voneinander angebrachten Bremsarmen. Wird der Bremshebel betätigt, werden die Arme über einen Seilzug zusammengezogen. Die Bremsarme drehen sich dabei um den Aufhängungspunkt etwas nach innen und die Beläge reiben auf den Flanken.

FUNKTIONSKONTROLLE

- Überprüfen Sie, ob die Bremsbeläge genau auf die Felgen ausgerichtet sind und genug Belagstärke aufweisen. Erkennbar ist dies an den Rillen im Bremsbelag. Sind diese abgebremst, ist es Zeit für den Austausch.
- Außerdem sollten die Bremsbeläge zuerst mit dem vorderen Belagteil die Bremsflanken berühren. Der hintere Teil der Bremsbeläge sollte dann einen Abstand von einem Millimeter von der Bremsfläche haben.
  Von oben gesehen bilden die Bremsbeläge ein vorne geschlossenes V. Diese V-förmige Einstellung vermeidet das Quietschen der Bremsbeläge.
- Beide Bremsarme müssen gleichzeitig auf die Felge treffen, wenn am Hebel gezogen wird.
- Der Handhebel der Bremse muss eine Wegreserve aufweisen – er darf sich selbst bei einer Vollbremsung nicht bis zum Lenker ziehen lassen.

Bremsbeläge, bei denen die Rillen (Verschleiß-Indikatoren) abgeschliffen sind (oben), müssen ersetzt werden.

Die Bremsbeläge müssen genau auf die Bremsfläche der Felge ausgerichtet sein

Von oben gesehen bilden die Bremsbeläge ein vorne geschlossenes V

GEFAHR:
Die Einstellung der Beläge auf die Felgen erfordert viel handwerkliches Geschick. Fehler bei der Einstellung können zu Bremsversagen und zum Unfall führen.

SYNCHRONISIEREN UND NACHSTELLEN DER BREMSEN

- Nahezu alle V-Bremsen haben zur Synchronisation der Bremse an der Seite eines Bremskörpers eine Einstellschraube, mit der die Federvorspannung eingestellt werden kann. Drehen Sie an dieser Schraube, bis die Beläge im gleichen Abstand zur Felge stehen.
- Lösen Sie zum Nachstellen der Bremse den gerändelten Konterring am Eingang des Zuges in den Bremsgriff oben am Lenker.
- Drehen Sie die gerändelte und geschlitzte Zugschraube um einige Umdrehungen heraus. Der Leerweg des Handhebels verringert sich.
- Halten Sie die Einstellschraube fest und drehen Sie den Konterring gegen das Hebelgehäuse fest. So kann sich die Einstellschraube nicht selbsttätig lösen.
- Achten Sie darauf, dass der Schlitz in der Schraube nicht nach vorne und nicht nach oben zeigt, sonst können Wasser und Schmutz eindringen.

Einstellschrauben zur Synchronisation der Bremse

Nachstellen der Bremse am Eingang des Zuges in den Bremsgriff

GEFAHR:
Machen Sie nach dem Nachstellen unbedingt eine Bremsprobe im Stehen. Vergewissern Sie sich, dass die Beläge mit ihrer gesamten Fläche die Felgenflanke berühren. Bremsversagen oder ein Blockieren des Rades könnten ansonsten zu einem Unfall führen.

KONTROLLE UND NACHSTELLEN VON SCHEIBENBREMSEN

Bei Nässe sprechen Scheibenbremsen deutlich schneller an als Felgenbremsen. Weiterhin sind sie verhältnismäßig wartungsarm und sie verschleißen die Felgen nicht. Nachteilig ist, dass Scheibenbremsen zu Geräuschen neigen, wenn sie feucht sind. Um die Bremsen optimal bedienen zu können, lassen sich die Bremshebel auch bei Scheibenbremsen auf die Handgröße einstellen. In der Regel geschieht dies über eine kleine Innensechskantschraube direkt am Handhebel.

Scheibenbremse

Einstellen der Griffweite des Bremshebels

KONTROLLE

Kontrollieren Sie die Leitungen und Anschlüsse regelmäßig auf Undichtigkeiten. Tritt Hydrauliköl oder Bremsflüssigkeit aus, sollten Sie sofort geeignete Maßnahmen ergreifen, denn eine undichte Stelle kann die Bremse wirkungslos machen.
Kontaktieren Sie ggf. unsere Werkstatt-Hotline unter 02 61 4 04 00-31.

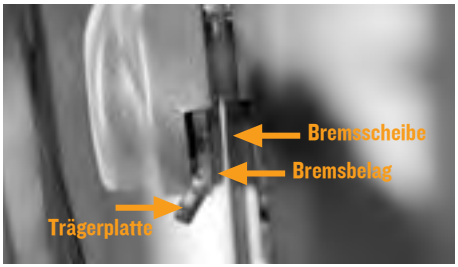
HINWEIS:
Neue Bremsbeläge müssen eingebremst werden, damit sie die optimalen Verzögerungswerte erzielen. Beschleunigen Sie Ihr Canyon dazu ca. 30 bis 50 mal auf etwa 30 km/h und bremsen Sie bis zum Stillstand ab.

GEFAHR:
Scheibenbremsen erhitzen sich beim Bremsen sehr stark. Fassen Sie deshalb die Scheibe und den Bremssattel nicht sofort an, wenn Sie häufig gebremst haben, z.B. nach oder an einem längeren Gefälle.

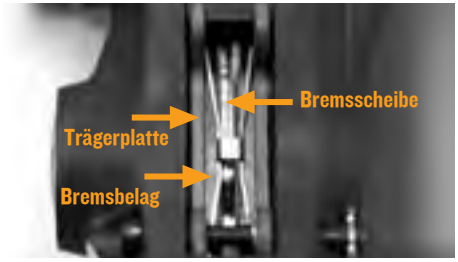
ACHTUNG:
Die Hersteller von Scheibenbremsen liefern ausführliche Anleitungen mit. Lesen Sie diese aufmerksam durch, bevor Sie ein Laufrad ausbauen oder Wartungsarbeiten durchführen.

MAGURA-, SHIMANO-, FORMULA- UND AVID-BREMSEN

Der Verschleiß der Bremsbeläge wird bei diesen Modellen automatisch ausgeglichen. Überprüfen Sie vor jeder Fahrt, ob Sie einen definierten Druckpunkt erzielen, bevor der Hebel am Lenker anliegt.
Kontrollieren Sie regelmäßig, ob die Beläge noch genug Belagstärke aufweisen.
Bei manchen Bremsenherstellern sind in den beigelegten Transportsicherungen Aussparungen vorhanden. Wenn die Beläge in diese hineingeschoben werden können, ist es Zeit für den Austausch.
Verwenden Sie ausschließlich Original-Ersatz-Beläge und halten Sie sich an die Hinweise im Handbuch des Bremsenherstellers. Überlassen Sie diese Arbeit einem Fachmann, wenn Sie nur die geringsten Zweifel haben.



Bremsbelagkontrolle einer AVID Bremse – die Trägerplatte darf die Scheibe niemals berühren



Bremsbelagkontrolle einer Shimano Bremse - die Trägerplatte darf die Scheibe niemals berühren

HINWEIS:
Beachten Sie auch die Hinweise auf den Websites:
www.formulabrakeusa.com
www.formula-brake.it
www.magura.com
www.paul-lange.de
www.sram.com

GEFAHR:
Geöffnete Anschlüsse oder undichte Leitungen führen dazu, dass die Bremswirkung stark abfällt. Suchen Sie bei Undichtigkeiten des Systems oder Knicken in den Leitungen einen Fachmann auf, oder wenden Sie sich an unsere Werkstatt-Hotline 0261 40400-31. Unfallgefahr!

HINWEIS:
Wenn Sie die Laufräder ausgebaut haben, dürfen Sie nicht an den Bremshebeln ziehen. Die Beläge werden sonst zusammen geschoben, das Laufrad lässt sich nicht mehr problemfrei montieren. Montieren Sie nach der Demontage der Laufräder die mitgelieferten Transportsicherungen.

GEFAHR:
Transportieren Sie Ihr Canyon nicht mit Sattel und Lenker nach unten, die Bremsen könnten wirkungslos werden.

DIE SCHALTUNG

Die Schaltung an Ihrem Canyon dient der Anpassung der eigenen Leistungsfähigkeit an die Geländeform und die gewünschte Fahrgeschwindigkeit. Die zu leistende physikalische Arbeit wird durch die Schaltung nicht verringert, denn diese bleibt bei gleicher Wegstrecke und demselben Tempo immer gleich. Verändert wird jedoch der Krafteinsatz pro Kurbelumdrehung. Einfach gesagt bedeutet dies: In einem kleinen Gang können Sie steile Berge mit mäßigem Krafteinsatz hochfahren. Sie müssen dafür aber häufiger treten.

Bergab wird eine große Übersetzung aufgelegt. Sie können mit einer Kurbelumdrehung viele Meter zurücklegen, die Geschwindigkeit ist dann entsprechend hoch.
Um Kraft sparend zu fahren, müssen Sie häufig schalten. Wie bei einem Kraftfahrzeug müssen Sie Ihren „Motor" auf Touren halten, um die optimale Leistung zu entfalten.

Auf der Ebene liegt eine vernünftige Umdrehungszahl der Kurbeln, kurz Trittfrequenz genannt, höher als 60 Umdrehungen pro Minute. Radrennfahrer kurbeln im flachen Gelände zwischen 90 und 110 Umdrehungen je Minute. Bergauf fällt die Frequenz naturgemäß etwas ab. Sie sollten aber trotzdem flüssig treten.
Die feinen Abstufungen und die leichte Bedienbarkeit moderner Fahrradgetriebe bieten Ihnen die besten Voraussetzungen zu einer effizienten Fahrweise.
Außerdem werden der Verschleiß an Kette und Ritzeln sowie die Beanspruchung Ihrer Kniegelenke wesentlich geringer.

Die Kettenschaltung ist am Fahrrad die effektivste Kraftübertragung. Rund 97 bis 98 Prozent ihrer geleisteten Arbeit kommen bei einem gepflegten und geschmierten Kettengetriebe am Hinterrad an.
Durch spezielle Zahnformen der Ritzel, flexible Ketten und genau rastende Schaltschritte in den Hebeln werden die Gangwechsel zur leichten Übung. Bei den meisten Schaltungen informiert eine Anzeige am Lenker über den Gang, in dem gerade gefahren wird.

Die Kettenschaltung

FUNKTIONSWEISE UND BEDIENUNG

Bei Schaltern in Form von Drucktasten gibt es zwei unterschiedliche Funktionsweisen. Bei den meisten wird mit der großen Taste auf die größeren Zahnräder geschaltet. Der kleine Hebel, der aus Sicht des Fahrers vor dem Lenker liegt, bewegt die Kette zu den kleineren Zahnrädern hin. Dies führt dazu, dass ein Schaltvorgang, der mit der rechten Hand auf die rechtsseitige große Daumentaste eingeleitet wird, zu einer leichteren Übersetzung führt. Drücken Sie dagegen mit der linken Hand auf die linksseitige Daumentaste, schalten Sie auf das große Kettenrad: der Gang wird schwerer!

Drucktastenschalter von SRAM

Drucktastenschalter von Shimano

ACHTUNG:
Achten Sie darauf, dass Sie stets enge Beinkleider tragen oder verwenden Sie Hosenklammern oder ähnliches. So gehen Sie sicher, dass Ihre Hose nicht in die Kette oder die Zahnräder gelangt und zum Sturz führt.

HINWEIS:
Treten Sie während des Schaltvorgangs nur locker mit. Dies sorgt für exakte Schaltmanöver, verhindert Geräusche und mindert den Verschleiß.

Die Schalter von **Shimano** werden mit Daumen und Zeigefinger bedient, die **SRAM** Schalter ausschließlich mit dem Daumen, d.h. auch hier schaltet der große Hebel auf ein größeres Kettenrad.

Der Schalthebel übermittelt über den Bowdenzug den Schaltbefehl zum Schaltwerk. Das Schaltwerk schwenkt, die Kette klettert auf das nächste Ritzel. Wichtig für den ganzen Schaltvorgang ist, dass gleichmäßig und ohne großen Krafteinsatz weiter getreten wird, solange sich die Kette zwischen den Ritzeln bewegt!
Durch spezielle Weichen in den Kettenrädern funktioniert der Schaltvorgang auch unter Belastung.

Das Schalten unter Last verkürzt jedoch das Kettenleben erheblich. Vermeiden Sie deshalb Schaltvorgänge, während Sie sehr stark auf die Pedale treten, vor allem beim Schalten mit dem vorderen Umwerfer.

Canyon-Mountainbikes sind vorne immer mit einem sehr kleinen Kettenblatt ausgerüstet. Ihr Getriebe hat 24 oder 27 Gänge. Von dieser Anzahl sollten einige Stufen nicht aufgelegt werden. Gänge, bei denen die Kette extrem schräg läuft, haben eine höhere innere Reibung zur Folge. Der Wirkungsgrad sinkt, der Verschleiß schreitet schnell voran.

Schaltgriffe von Shimano

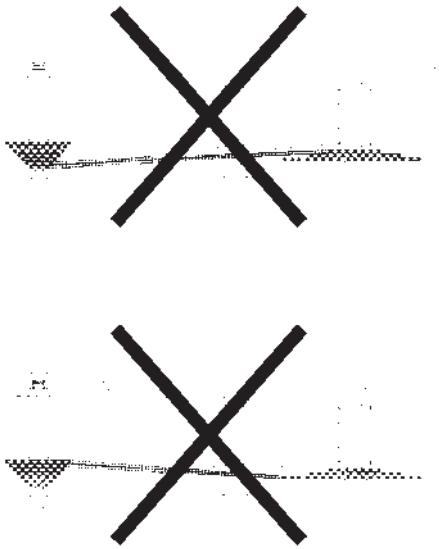
Schaltgriffe von SRAM

GEFAHR:
Üben Sie das Schalten auf einem verkehrsfreien Gelände. Machen Sie sich dabei mit der Funktionsweise der verschiedenen Hebel oder der Drehgriffe vertraut. Im Straßenverkehr könnte das Einüben der Schaltvorgänge Ihre Aufmerksamkeit zu sehr von möglichen Gefahren ablenken.

Ein schlechter Kettenlauf ergibt sich, wenn die Kette vorne auf dem kleinsten Zahnrad und gleichzeitig auf den äußeren (kleinen) zwei oder drei Ritzeln hinten liegt oder wenn sie auf dem größten Kettenblatt vorne und auf den inneren (großen) Kettenblättern des Hinterrades gefahren wird.

KONTROLLE UND NACHSTELLEN DER SCHALTUNG

Ihre Kettenschaltung wurde vom Canyon-Team vor dem Versand Ihres Canyon sorgfältig justiert. Auf den ersten Kilometern können sich jedoch die Bowdenzüge längen, wodurch die Schaltvorgänge unpräzise werden. Die Kette klettert dann unwillig auf das nächst größere Ritzel.



Schlechter Kettenlauf

HINWEIS:
Vermeiden Sie Gänge, in denen die Kette sehr schräg läuft.

HINTERES SCHALTWERK

- Spannen Sie den Zug an der Stellschraube, durch die der Bowdenzug in den Schalthebel oder das Schaltwerk läuft, nach.
- Überprüfen Sie nach jedem Spannen, ob die Kette willig aufs nächst größere Ritzel klettert. Dazu müssen Sie die Kurbeln von Hand drehen oder mit Ihrem Canyon fahren.
- Klettert die Kette leicht hoch, müssen Sie checken, ob die Kette beim Herunterschalten noch leicht auf die kleinen Ritzel läuft. Zur genauen Einstellung können mehrere Versuche notwendig sein.

Spannen Sie den Schaltzug an der Stellschraube nach

Schauen Sie von hinten auf das Zahnkranzpaket und prüfen Sie ob die Leitrollen des Schaltwerkes genau unter den Zahnspitzen des passenden Ritzels liegen

ENDANSCHLÄGE EINSTELLEN

Um das Hineinlaufen des Schaltwerkes oder der Kette in die Speichen oder das Herabfallen der Kette vom kleinsten Ritzel zu vermeiden, wird der Schwenkbereich des Schaltwerkes durch so genannte Endanschlagschrauben begrenzt.

Bei normalem Gebrauch verändern diese sich nicht. Kippt Ihr Canyon um, besteht jedoch die Gefahr, dass das Schaltwerk oder dessen Befestigung verbogen wird. Nach Zwischenfällen oder wenn andere Laufräder in Ihr Canyon montiert werden, sollten Sie den Schwenkbereich kontrollieren.

- Schalten Sie mit dem Schalthebel auf den größten Gang (kleinstes Ritzel). Der Schaltzug ist dann völlig entspannt, die Kette läuft automatisch auf dem kleinsten Ritzel. Schauen Sie von hinten auf das Zahnkranzpaket und prüfen Sie, ob die Leitrollen des Schaltwerks genau unter den Zahnspitzen dieses Ritzels liegen.

- Ist dies nicht der Fall, müssen Sie die Position mit der Endanschlagschraube einrichten. Bei Schaltwerken sind die Schrauben oft mit „H" für „high gear" und „L" für „low gear" gekennzeichnet (s. Bild oben). Der hohe Gang bedeutet in diesem Fall die große Übersetzung, also das kleine Ritzel.
- Bei nicht markierten Schrauben hilft nur der Versuch. Drehen Sie an einer Schraube, zählen Sie die Umdrehungen mit und beobachten Sie das Schaltwerk. Bewegt es sich nicht, drehen Sie gerade an der falschen Schraube. Drehen Sie die Anzahl der Umdrehungen zurück.
- Drehen Sie die Schraube rechts herum, wenn die Rollen weiter innen, oder in der Gegenrichtung, wenn die Rollen weiter außen laufen sollen.
- Schalten Sie auf das größte hintere Ritzel. Dabei ist Vorsicht geboten, damit das Schaltwerk nicht sofort in die Speichen gerät. Liegt die Kette auf dem größten Zahnrad, sollten Sie bewusst überschalten und danach das Schaltwerk von Hand in Richtung der Speichen drücken. Versetzen Sie dazu das Laufrad in Drehbewegung.
- Berührt der Leitrollenkäfig die Speichen oder klettert die Kette über das Ritzel, sollten Sie den Schwenkbereich begrenzen. Drehen Sie an der mit „L" markierten Schraube, bis die Kollision zuverlässig ausgeschlossen ist.
- Betrachten Sie nun die Stellung des Rollenkäfigs zum Kranz. Zwischen der Leitrolle und dem größten Ritzel sollte mindestens ein bis zwei Glieder Platz sein.
- Zur Einstellung dieses Abstandes hat das Schaltwerk eine Schraube, die sich auf der Stirnseite des Ausfallendes abstützt. Drehen Sie diese Schraube hinein, bis der gewünschte Abstand hergestellt ist Drehen Sie zur Kontrolle die Kurbeln rückwärts; die Leitrolle sollte das Ritzel auch bei dieser Bewegung nicht berühren.

Begrenzen Sie den Schwenkbereich des Schaltwerkes durch die Endanschlagschrauben

Prüfen Sie, ob das Schaltwerk in die Speichen geraten kann

Zum Einstellen des Abstandes zwischen Rollenkäfig und Kranz drehen Sie die Schraube die sich auf der Stirnseite des Ausfallendes abstützt

- Genügt der Abstand noch nicht und behindert die Enge den Schaltvorgang, hilft nur noch das Kürzen der Kette um ein Glied. Das Schaltwerk wird dann etwas mehr gespannt. Allerdings muss gewährleistet sein, dass die Kette vorne und hinten auf dem großen Zahnrad liegen kann. Dieser Gang sollte jedoch aufgrund des großen Kettenschräglaufs nicht gefahren werden.

VORDERER UMWERFER

Die Einstellung des vorderen Umwerfers erfordert viel Erfahrung. Der Bereich ist extrem gering, in dem der Umwerfer die Kette gerade noch auf dem Kettenblatt hält, aber gerade noch nicht streift.
Oft ist es sinnvoller, ein ganz leichtes Schleifen der Kette am Umwerfer in Kauf zu nehmen, als zu riskieren, dass die Kette vom Blatt fällt und Ihr Canyon antriebslos wird.
Beim vorderen Umwerfer kann es genau wie beim Schaltwerk zur Längung des Zuges und deshalb zu verschlechtertem Schaltverhalten kommen.

- Spannen Sie den Zug an der Schraube, durch die der Bowdenzug in den Schaltgriff läuft, nach. Dies funktioniert ähnlich, wie bei Einstellung der Schaltung beschrieben.
- Begrenzen Sie den Schwenkbereich des Umwerfers mit den Endanschlagschrauben.

Einstellen des vorderen Umwerfers

ACHTUNG:
Die vollständige Neueinstellung des Schaltwerks und des Umwerfers ist eine Arbeit für den geübten Mechaniker. Fehleinstellungen könnten zu schweren mechanischen Schäden führen. Beachten Sie hierzu die Bedienungsanleitung des Schaltungsherstellers. Wenn Sie mit der Schaltung Probleme haben, wenden Sie sich bitte an unsere Werkstatt-Hotline 0261 40400-31.

GEFAHR:
Die Einstellung des vorderen Umwerfers ist sehr sensibel. Bei falscher Einstellung kann die Kette abspringen und zum Verlust des Antriebs führen. Sturzgefahr! Die Einstellung ist eine Sache für den Fachmann.

ACHTUNG:
Nach Arbeiten an Schaltung und Kette, fahren Sie Ihr Canyon unbedingt auf einem flachen, nicht befahrenen Gelände (zum Beispiel auf einem Parkplatz) zur Probe! Treten Fehler in der Einstellung während des Fahrens im Straßenverkehr auf, kann das den Verlust der Fahrkontrolle zur Folge haben!

KETTENPFLEGE

Nach wie vor gilt hier: „Wer gut schmiert, der gut fährt." Die Menge des Schmiermittels ist jedoch nicht ausschlaggebend, sondern dessen Verteilung und die Regelmäßigkeit der Anwendung.

- Reinigen Sie Ihre Kette von Zeit zu Zeit mit einem öligen Lappen von abgelagertem Schmutz und Öl. Eine Notwendigkeit zur Verwendung von speziellen Kettenentfettern besteht nicht.
- Tragen Sie auf die möglichst blanken Kettenglieder Kettenöl, -fett oder -wachs auf.
- Drehen Sie dabei an der Kurbel und beträufeln Sie die Rollen.
- Drehen Sie anschließend die Kette mehrere Umdrehungen durch. Lassen Sie Ihr Canyon danach einige Minuten stehen, damit der Schmierstoff in die Kette eindringen kann.
- Zum Schluss können Sie das überflüssige Schmiermittel mit einem Lappen abreiben, damit es beim Fahren nicht wegspritzt oder Schmutz anzieht.

Reinigen Sie die Kette mit einem Lappen von Schmutz und Öl

Tragen Sie auf die möglichst blanken Kettenglieder Kettenöl auf

HINWEIS:
Verwenden Sie zum Schutz der Umwelt nur biologisch abbaubare Schmierstoffe, denn im Betrieb gelangt immer etwas Kettenschmierstoff auf den Boden.

KETTENVERSCHLEISS

Ketten gehören zu den Verschleißteilen an Ihrem Canyon, doch die Lebensdauer kann der Fahrer mit beeinflussen. Achten Sie deshalb darauf, dass die Kette regelmäßig geschmiert wird, vor allem nach Regenfahrten. Versuchen Sie, Gänge mit geringem Kettenschräglauf zu benutzen. Fahren Sie mit hoher Trittfrequenz (mehr als 60-70 Umdrehungen/Minute).

Die Verschleißgrenze haben Ketten von Kettenschaltungen bei MTB´s häufig schon nach ca. 800 km erreicht. Sehr stark gelängte Ketten verschlechtern das Schaltverhalten. Zudem nutzen sich dann die Ritzel und die Kettenblätter sehr stark ab. Ein Austausch dieser Bauteile ist im Vergleich zum Kettenwechsel relativ teuer.

- Überprüfen Sie deshalb regelmäßig den Verschleißzustand der Kette. Schalten Sie dazu vorne aufs große Kettenblatt. Ziehen Sie die Kette mit Daumen und Zeigefinger vom Blatt ab. Lässt sich die Kette deutlich abheben, ist der Gliederstrang stark gelängt. Er muss erneuert werden.

Zur genauen Kettenkontrolle gibt es präzise Messgeräte. Der Austausch der Kette gehört in fachkundige Hände, denn die meisten modernen Ketten besitzen kein Kettenschloss. Sie sind endlos ausgeführt, wodurch spezielles Werkzeug benötigt wird. Ein Händler kann Ihnen bei Bedarf die zu Ihrer Schaltung passende Kette auswählen und montieren.

Überprüfen des Kettenzustandes

Professionelle Verschleißmessung

GEFAHR:
Eine schlecht vernietete Kette kann reißen und zum Sturz führen. Lassen Sie den Kettenwechsel von einem Fachmann durchführen.

REIFEN, SCHLÄUCHE, VENTILE UND LUFT-DRUCK

Die Laufräder an Ihrem Canyon stellen den Kontakt zur Wegstrecke her. Sie werden durch die Gewichte von Fahrer und Gepäck sowie durch Fahrbahnunebenheiten stark belastet. Obwohl die Laufräder sorgfältig hergestellt und zentriert ausgeliefert werden, „setzen" sich die Speichen auf den ersten Kilometern. Schon nach einer kurzen Einfahrzeit von etwa 100 bis 300 Kilometern kann es deshalb notwendig sein, dass die Laufräder nachzentriert werden müssen.

Nach dieser Einfahrzeit müssen Sie die Laufräder regelmäßig kontrollieren, wobei ein Nachspannen in der Regel selten nötig ist.

Das Laufrad ist aus der Nabe, den Speichen und der Felge aufgebaut. Auf die Felge wird der Reifen montiert, in den der Schlauch eingelegt ist. Zum Schutz des empfindlichen Schlauches wird ein Felgenband auf die Speichennippel und den oft scharfkantigen Felgenboden gelegt.

Wenn Sie einen neuen Reifen montieren wollen, müssen Sie die Dimension des montierten Pneus beachten. Diese steht auf der Reifenflanke geschrieben. Es gibt zwei Bezeichnungen: die genauere ist die Millimeter Bezeichnung. Die Zahlenkombination 57-559 bedeutet: der Reifen ist im aufgepumpten Zustand 57 mm breit und hat einen (Innen-) Durchmesser von 559 Millimetern. Eine andere Größenbezeichnung für denselben Reifen wird in Zoll angegeben und lautet 26 x 2.25.

Ein grösserer Reifen kann dazu führen, dass der Reifen an der Gabel oder dem Hinterbau streift. Halten Sie sich deshalb an die montierte Grösse.

Laufrad

Dimension und Luftdruckbereiche des Reifens

GEFAHR:
Wenn Sie einen anderen, breiteren oder höheren Reifen als den serienmäßig montierten aufziehen, kann es dazu kommen, dass Sie mit dem Fuß bei langsamer Fahrt an das Vorderrad stoßen. Unfallgefahr!

Gut funktionieren kann ein Reifen nur, wenn er mit dem richtigen Luftdruck befüllt wird. Der korrekte Fülldruck sorgt auch für einen besseren Widerstand gegen Pannen. Vor allem das Zerquetschen des Schlauches beim Überfahren einer Kante, der so genannte „Snake Bite" (zu deutsch: Schlangenbiss), hat zu geringen Druck als Ursache.
Der vom Hersteller empfohlene Luftdruck steht in der Regel auf der Reifenflanke oder dem Typenetikett. Die niedrigere der beiden Druckangaben bringt besseren Federungskomfort, optimal für Fahrten im Gelände. Mit zunehmendem Druck wird der Rollwiderstand verringert, der Komfort dagegen nimmt ab. Hart aufgepumpte Reifen eignen sich deshalb am besten für die Fahrt über Straßen und gute Feldwege.

Der Reifen und die Felge allein sind nicht luftdicht. Ausnahme: schlauchlose Reifen bei Mountainbikes (Tubeless).
Um den Druck im Inneren zu halten, wird der Schlauch in den Reifen eingelegt. Er wird durch ein Ventil befüllt.
Canyon verwendet das Sclaverand- oder Rennventil, welches inzwischen bei nahezu allen Fahrradgattungen verwendet wird. Das Ventil ist durch eine Kunststoff-Abdeckkappe vor Schmutz geschützt.

Renn- oder Sclaverandventil

Abschrauben der Kunststoff-Abdeckkappe

GEFAHR:
Bei Verwendung eines breiteren Reifens als den serienmäßig montierten kann es vorkommen, dass der Reifen beim vollständigen Einfedern der Federgabel die Gabelkrone berührt.

GEFAHR:
Fahren mit zu geringem Luftdruck kann dazu führen, dass der Reifen von der Felge springen kann.

GEFAHR:
Pumpen Sie Ihren Reifen nie über den maximal zulässigen Druck auf! Der Pneu könnte während der Fahrt von der Felge springen oder platzen. Sturzgefahr!

HINWEIS:
Beim Sclaverandventil muss vor dem Pumpen die kleine, gerändelte Mutter etwas aufgeschraubt und kurzzeitig soweit zum Ventil hingedrückt werden, bis etwas Luft austritt.

Beachten Sie die unterschiedlichen Durchmesser der Ventile. Verwenden Sie nur Schläuche mit zur Felge passendem Ventil. Die Verwendung eines falschen Ventils kann zu plötzlichem Luftverlust und damit zu einem Unfall führen.

Wenn die Ventilkörper bei Rennventilen nicht ganz festgedreht sind, führt dies zu schleichendem Luftverlust. Kontrollieren Sie den Sitz des Ventilkörpers im länglichen Schaft.

Handpumpen sind oft nicht geeignet, einen höheren Druck im Reifen aufzubauen. Besser geeignet sind dafür Standpumpen mit Manometer, mit denen man Zuhause die Druckkontrolle durchführt.
Für alle Ventilarten gibt es Adapter. Mit dem entsprechenden Zusatzstück lässt sich ein Schlauch mit Sclaverandventil an der Tankstelle aufpumpen.

Beim Renn- oder Sclaverandventil muss das Ventil aufgeschraubt werden

Ventiladapter

GEFAHR:
Fahren Sie immer mit dem vorgeschriebenen Reifendruck und kontrollieren Sie diesen in regelmäßigen Intervallen.
Achten Sie darauf, dass das Ventil im Durchmesser zum Loch in der Felge passt und dass es immer gerade steht!
Reifen, bei denen das Profil abgefahren ist, oder deren Flanken brüchig sind, sollten Sie auswechseln. Der Aufbau des Reifens im Inneren kann Schaden nehmen, wenn Feuchtigkeit oder Schmutz hineingelangen.
Mangelhafte Felgenbänder müssen sofort ausgetauscht werden.
Schäden an der Bereifung können im Extremfall zu plötzlichem Platzen des Schlauches mit Unfallfolge führen!

FELGENRUNDLAUF, SPEICHENSPANNUNG

Die Speichen verbinden die Felge mit der Nabe in der Radmitte. Die gleichmäßige Speichenspannung ist für den Rundlauf verantwortlich. Verändert sich die Spannung einzelner Speichen z.B. durch zu schnelles Überfahren einer Stufe oder einen Speichenbruch, geraten die Zugkräfte aus dem Gleichgewicht, die Felge läuft nicht mehr rund.
Schon bevor Sie diese Unregelmäßigkeit durch Schlingern bemerken, kann die Funktion Ihres Canyon beeinträchtigt sein.
Die Seitenbereiche der Felgen stellen bei Felgenbremsen gleichzeitig die Bremsfläche dar. Ist der Rundlauf nicht mehr gewährleistet, kann es zur Beeinträchtigung der Bremswirkung kommen.

Überprüfen des Rundlaufs anhand der Bremsbeläge

GEFAHR:
Fahren Sie nicht mit Laufrädern, die unrund laufen.
Bei extremen Seitenschlägen können die Bremsbacken von V- Bremsen die Felgenfläche verfehlen und in die Speichen geraten! Dies führt in der Regel zum sofortigen Stillstand der Räder. Sturzgefahr!
Überprüfen Sie deshalb von Zeit zu Zeit den Rundlauf. Heben Sie dazu das Laufrad vom Boden und versetzen Sie es per Hand in Rotation. Beobachten Sie bei Felgenbremsen den Spalt zwischen Felge und den Bremsbelägen. Verändert sich dieser Spalt um mehr als einen Millimeter, sollte das Laufrad vom Fachmann nachgespannt werden.

BEHEBEN EINER REIFENPANNE

Eine Reifenpanne kann jeden Radfahrer ereilen. Der „Plattfuß" muss allerdings nicht das Ende der Radtour bedeuten, wenn das notwendige Werkzeug zum Reifen- und Schlauchwechseln und ein Ersatzschlauch oder Flickzeug an Bord sind. Bei Rädern mit Schnellspanner werden zum Schlauchwechsel lediglich zwei Montierhebel und eine Pumpe benötigt, bei Rädern mit Mutternbefestigung oder Diebstahlsicherung kommt noch der entsprechende Schlüssel hinzu.

RADAUSBAU

- Bei V-Brakes muss zuerst der Zug am Bremsarm ausgehängt werden. Fassen Sie dazu mit einer Hand um das Laufrad und drücken Sie die Bremsbeläge bzw. die Bremsarme zusammen. In dieser Stellung lässt sich der meist tonnenförmige Nippel bzw. der Außenzug bei V-Brakes leicht aushängen.
- Bei hydraulischen Scheibenbremsen achten Sie bei ausgebautem Laufrad darauf, niemals den Bremshebel zu betätigen. Überprüfen Sie beim Wiedereinbau, den schleiffreien Lauf der Bremsscheibe im Bremssattel.
  Berühren Sie niemals direkt nach dem Bremsen die Bremsscheiben, da diese sehr heiß werden und zu Verbrennungen führen können.
- Bei Hinterrädern mit Kettenschaltung sollten Sie vor der Demontage auf das kleinste Ritzel schalten. So steht das Schaltwerk ganz außen und behindert den Ausbau nicht.
- Öffnen Sie den Schnellspanner, wie im Kapitel „Umgang mit dem Schnellspanner" beschrieben. Wenn das Laufrad nach dem Lösen noch nicht herausgezogen werden kann, liegt dies sehr wahrscheinlich an einer Ausfallsicherung. Dabei handelt es sich um Haltenasen am Ausfallende. In diesen Fällen müssen Sie die Vorspannmutter des Schnellspanners einige Umdrehungen öffnen und das Laufrad aus den Sicherungen fädeln.

Vor der Demontage des Hinterrades auf das kleinste Ritzel schalten

Ausfallsicherung an der Gabel

Zum Ausbau des Hinterrades ziehen Sie das Schaltwerk etwas nach hinten

- Um den Ausbau des Hinterrades zu erleichtern, müssen Sie das Schaltwerk mit der Hand etwas nach hinten ziehen.
- Heben Sie Ihr Canyon etwas hoch und geben Sie dem Laufrad einen Klaps, dann fällt es nach unten heraus.

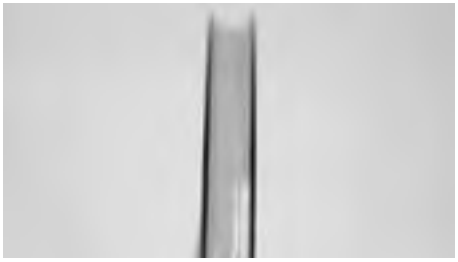
DEMONTAGE VON DRAHT- UND FALTREIFEN

- Schrauben Sie den Ventildeckel und die Befestigungsmuttern vom Ventil und lassen Sie die Luft vollständig ab.
- Drücken Sie den Reifen von der Felgenflanke in die Mitte der Felge. Es erleichtert die Demontage, wenn Sie dies über den ganzen Umfang tun.
- Setzen Sie den Montierhebel rechts und links neben dem Ventil an der Unterkante des Reifens an, und hebeln Sie die Reifenflanke über das Felgenhorn. Halten Sie den Hebel in dieser Stellung fest.
- Schieben Sie den zweiten Hebel in etwa 10 Zentimetern Entfernung vom ersten zwischen Felge und Reifen und hebeln Sie die Flanke erneut über den Felgenrand.
- Nachdem ein Teil der Reifenflanke über das Horn gehebelt wurde, kann die Flanke meist durch Verschieben der Montierhilfe über den Umfang vollständig gelöst werden.
- Nun können Sie den Schlauch herausziehen. Achten Sie darauf, dass das Ventil nicht in der Felge hängen bleibt und der Schlauch keinen Schaden nimmt.
- Flicken Sie den Schlauch gemäß der Bedienungsanleitung des Flickenherstellers.
- Wenn Sie den Reifen demontiert haben, sollten Sie das Felgenband kontrollieren. Das Band sollte gleichmäßig sitzen, darf nicht beschädigt oder rissig sein und muss alle Speichen-Nippel bedecken. Bei Felgen mit doppeltem Boden – so genannten Hohlkammerfelgen – muss das Band den ganzen Boden bedecken. Bei diesen Felgen sollten ausschließlich Felgenbänder aus Textilgewebe oder aus festem Kunststoff verwendet werden.
  Wenn Sie Zweifel hinsichtlich Ihres Felgenbandes haben, wenden Sie sich bitte an unsere Werkstatt-Hotline 02 61 4 04 00-31.
- Die zweite Reifenflanke kann bei Bedarf einfach von der Felge heruntergezogen werden.

Drücken des Reifens in die Felgenmitte

Ansetzen des Montierhebels und Hebeln der Reifenflanke über den Felgenrand

Schlauch aus dem Reifen ziehen



Felgenband in der Felge

MONTAGE VON DRAHT- UND FALTREIFEN

Achten Sie bei der Montage des Reifens darauf, dass keine Fremdkörper wie Schmutz oder Sand ins Innere gelangen und dass Sie den Schlauch nicht verletzen.

- Stellen Sie die Felge mit einem Horn in den Reifen. Drücken Sie diese Flanke mit den Daumen komplett über das Horn der Felge. Dieser Vorgang sollte bei jedem Reifen ohne Werkzeug möglich sein. Stecken Sie das Ventil des Schlauchs ins Ventilloch der Felge.
- Pumpen Sie den Schlauch nur leicht auf, so dass er die runde Form annimmt, und legen Sie ihn vollständig ins Innere des Reifens. Achten Sie darauf, dass er dabei keine Falten wirft.
- Beginnen Sie die Endmontage auf der gegenüberliegenden Seite des Ventils. Drücken Sie den Reifen soweit es geht mit den Daumen über die Felgenflanke. Achten Sie dabei darauf, dass der Schlauch nicht zwischen Reifen und Felge eingeklemmt und gequetscht wird. Schieben Sie den Schlauch deshalb mit dem Zeigefinger immer wieder ins Reifeninnere.
- Arbeiten Sie sich gleichmäßig nach beiden Seiten am Reifenumfang entlang. Zum Ende hin müssen Sie den Reifen kräftig nach unten ziehen, damit der schon montierte Bereich in den tiefen Felgenboden rutscht. Dies erleichtert die Montage auf den letzten Zentimetern spürbar.
- Kontrollieren Sie nochmals den Sitz des Schlauches, und drücken Sie den Reifen mit dem Handballen über das Horn.
- Gelingt dies nicht, müssen Sie Montierhebel verwenden. Achten Sie darauf, dass die stumpfe Seite zum Schlauch zeigt und dass Sie den Schlauch nicht beschädigen.
- Drücken Sie das Ventil ins Reifeninnere, damit der Schlauch nicht unter dem Reifenkern eingeklemmt wird. Steht das Ventil gerade? Wenn nicht, müssen Sie nochmals eine Flanke des Reifens demontieren und den Schlauch neu ausrichten.

Ventil in das Felgenloch stecken

Reifen per Hand in die Felge drücken

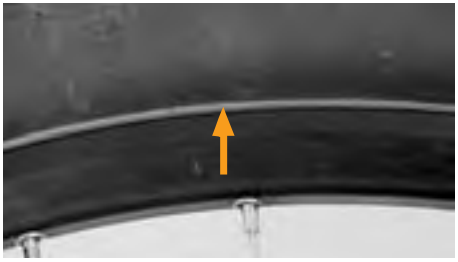
HINWEIS:
Wenn Sie unterwegs ein Panne haben, können Sie versuchen, das Laufrad nicht auszubauen und den Schlauch nicht komplett herauszunehmen. Lassen Sie das Ventil in der Felge stecken und suchen Sie zuerst das Loch, durch das die Luft entweicht. Pumpen Sie den Schlauch dazu auf. Führen Sie den Schlauch dicht am Ohr vorbei und achten Sie auf Zischgeräusche. Haben Sie das Loch entdeckt, suchen Sie die entsprechende Stelle am Reifen und untersuchen Sie diese ebenfalls. Oft steckt der Fremdkörper noch im Reifen. Entfernen Sie diesen gegebenenfalls.

- Wenn Sie sichergehen wollen, dass der Schlauch nicht unter der Flanke zerquetscht wird, sollten Sie den Reifen halb aufgepumpt über den gesamten Radumfang hin- und herwalken, d.h. quer zur Rollrichtung bewegen. Dabei lässt sich auch kontrollieren, ob sich das Felgenband verschoben hat.
- Pumpen Sie den Schlauch nun bis zum gewünschten Reifendruck auf.

Der maximale Druck steht meist an der Reifenflanke.

- Kontrollieren Sie den Sitz des Reifens anhand des Kontrollringes an der Felgenflanke. Wichtig dabei ist, dass der Ring am ganzen Reifen einen gleichmäßigen Abstand zum Felgenhorn hat.

Drücken Sie den Reifen nach beiden Seiten um sicher zu gehen, dass der Schlauch nicht eingeklemmt ist



Kontrollring an der Reifenflanke

DEMONTAGE VON SCHLAUCHLOSEN REIFEN (TUBELESS-/UST-REIFEN)

Lassen Sie die Luft vollständig aus dem Reifen entweichen.
Drücken Sie die Reifenflanken mit den Händen zur Felgenmitte, bis der Reifenkern auf beiden Seiten locker auf der Felge liegt.
Beginnen Sie auf der dem Ventil gegenüber liegenden Seite und heben Sie eine Reifenflanke mit den Fingern über die Seitenflanke (Horn) der Felge. Legen Sie die gesamte Reifenseitenwand frei. Ziehen Sie danach auch die zweite Reifenflanke von der Felge.

MONTAGE VON SCHLAUCHLOSEN REIFEN (TUBELESS-/UST-REIFEN)

Achten Sie vor der Montage darauf, dass der Reifen auf der Innenseite und im Bereich des Reifenfußes frei von Schmutz und Schmiermittel ist.
Benetzen Sie den Reifenfuß beider Seiten vor der Montage rundherum mit Seifenwasser oder Reifenmontagepaste.
Benutzen Sie keine Montagehebel! Drücken Sie den Reifen ausschließlich mit den Händen auf die Felge, um Beschädigungen des Reifenfußes vorzubeugen. Drücken Sie zuerst einen Reifenfuß über seinen gesamten Umfang über ein Horn der Felge. Drücken Sie anschließend den zweiten Reifenfuß über das Felgenhorn.
Zentrieren Sie den Reifen auf der Felge. Achten Sie darauf, dass der Reifen im Felgenbett liegt und das Ventil mittig zwischen den beiden Flanken des Reifens liegt.
Pumpen Sie den Reifen bis zu seinem maximal möglichen Luftdruck auf. Der Druck steht üblicherweise auf der Seitenwand des Reifens.

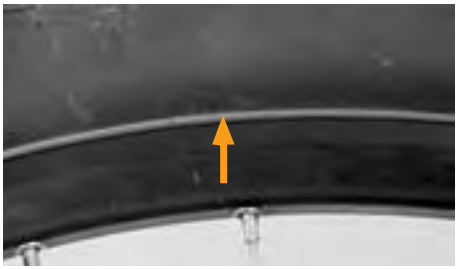
Drücken des schlauchlosen Reifens in die Felgenmitte

Benetzen Sie den Reifenfuß vor der Montage mit Seifenwasser

Luftdruckangabe auf der Reifenflanke

GEFAHR:
Tubeless Reifen dürfen nur in Verbindung mit einer UST-Felge / einem UST-Laufrad (Mavic und andere Hersteller) verbaut werden.

Der Reifen setzt sich dabei in den Sitz der Felge. Kontrollieren Sie den korrekten Sitz anhand der feinen Kennlinie oberhalb der Reifen-Felge-Verbindung. Diese Kennlinie sollte über den gesamten Reifenumfang im gleichmäßigen Abstand zur Felge verlaufen.
Regulieren Sie den Luftdruck nun über das Ventil vom maximalen Druck ausgehend. Beachten Sie dabei den empfohlenen Luftdruckbereich.



Der Kontrollring für den Reifensitz

REPARATUR EINER PANNE BEI SCHLAUCHLOSEN REIFEN (TUBELESS-/UST-REIFEN)

Tubeless Reifen können im Fall einer Panne auch mit einem Schlauch betrieben werden. Entfernen Sie zuvor den eingedrungenen Gegenstand aus dem Reifen. Demontieren Sie auch das Ventil der Felge. Legen Sie einen leicht aufgepumpten MTB-Schlauch in den Reifen. Montieren Sie den Reifen wie vorstehend beschrieben und achten Sie auf korrekten Luftdruck und einen guten Sitz auf der Felge.
Schlauchlose Reifen können Sie auf der Innenseite mit einem handelsüblichen Reparatur-Flicken abdichten. Befolgen Sie dabei die Anleitung des Flickzeugherstellers.

Achten Sie auf den korrekten Sitz des Schnellspanners

RADEINBAU

Der Laufradeinbau verläuft in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Vergewissern Sie sich, dass das Laufrad passgenau in den Ausfallenden sitzt und mittig zwischen den Gabelholmen oder den Hinterbaustreben läuft.
Achten Sie auf einen korrekten Sitz des Schnellspanners (siehe Kapitel „Umgang mit dem Schnellspanner“) und hängen Sie ggf. die Bremse sofort wieder ein!

GEFAHR:
Hängen Sie den Bremszug ein und kontrollieren Sie vor dem Weiterfahren, ob die Bremsbeläge die Bremsflächen treffen, bzw. die Scheibenbremse schleiffrei läuft. Kontrollieren Sie den Sitz der Laufradbefestigung. Kontrollieren Sie, ob die Bremsflanken nach der Montage frei von Fett oder anderen Schmiermitteln sind. Machen Sie unbedingt eine Bremsprobe!

GEFAHR:
Fehlerhafte Montage kann zu Funktionsstörungen oder sogar zum Versagen der Bremse führen. Handeln Sie deshalb unbedingt nach den Anweisungen des Herstellers in beiliegender Anleitung.

GEFAHR:
Ist das Gewebe des Reifens jedoch durch einen eingedrungenen Gegenstand zerstört, tauschen Sie den Reifen sicherheitshalber aus.

DAS LENKUNGSLAGER

Die Gabel, der Vorbau, der Lenker und das Vorderrad sind mit dem Lenkungslager, auch Steuersatz genannt, im Rahmen drehbar gelagert. Damit sich Ihr Canyon selbst stabilisieren kann und geradeaus fährt, muss sich dieser Lenkbereich sehr leicht drehen können. Die stoßartigen Schläge durch wellige Fahrbahnen belasten das Lenkungslager sehr stark. Dadurch kann es vorkommen, dass es sich lockert und verstellt.

KONTROLLE UND NACHSTELLEN

- Überprüfen Sie das Spiel, indem Sie die Finger um die obere Lenkungslagerschale legen.
- Ziehen Sie mit der anderen Hand die Vorderradbremse und schieben Sie Ihr Canyon kräftig vor und zurück.
- Wenn das Lager Spiel hat, verschiebt sich die obere Schale spürbar gegenüber der Unteren.
- Eine weitere Möglichkeit besteht darin, das Vorderrad etwas vom Boden zu heben und fallen zu lassen. Wenn das Lager Spiel hat, ist in diesem Bereich ein Klappern zu hören.
- Um die Leichtgängigkeit des Lagers zu prüfen, müssen Sie mit einer Hand den Rahmen hochheben, bis das Vorderrad keinen Bodenkontakt mehr hat. Bewegen Sie den Lenker von links nach rechts. Das Vorderrad muss sich sehr leichtgängig und ohne Einrasten von ganz links nach ganz rechts schwenken lassen. Wenn der Lenker leicht angetippt wird, muss sich das Rad selbsttätig aus der Mittelstellung herausdrehen.

Überprüfen Sie das Spiel im Lenkungslager indem Sie die Finger um die Lagerschale legen und das Canyon mit gezogener Bremse vor- und zurückschieben

Überprüfen Sie die Leichtgängigkeit des Lagers indem Sie das Vorderrad anheben und prüfen, ob es sich sehr leichtgängig bewegen lässt

GEFAHR:
Wenn mit lockerem Lenkungslager gefahren wird, werden die Belastungen auf die Gabel und das Lager sehr hoch. Ein Lagerschaden oder ein Gabelbruch mit schwerwiegenden Konsequenzen können die Folge sein!

ACHTUNG:
Das Einstellen der Lenkungslager benötigt eine gewisse Erfahrung, deshalb sollte diese Arbeit von einem Fachmann ausgeführt werden. Falls Sie es selbst versuchen möchten, lesen Sie bitte vor dem Einstellen die Anleitung des Lagerherstellers genau durch!

„AHEADSET"-LENKUNGSLAGER

Dieses System zeichnet sich dadurch aus, dass der Vorbau nicht innen im Gabelschaft steckt, sondern außen um den hier gewindelosen Gabelschaft geklemmt wird. Der Vorbau ist wichtiger Bestandteil des Lenkkopflagers. Seine Klemmung fixiert die Einstellung des Lagers.

- Öffnen Sie die Klemmschrauben am Vorbau, die sich seitlich oder hinten am Vorbau befinden (Bild rechts).
- Ziehen Sie mit Gefühl die oben versenkt liegende Einstellschraube mit einem Innensechskantschlüssel etwas nach.
- Richten Sie den Vorbau wieder aus, damit der Lenker bei Geradeausfahrt nicht schräg steht.
- Ziehen Sie die seitlichen Vorbau-Klemmschrauben mit dem Drehmomentschlüssel wieder an.
- Führen Sie die nebenstehend beschriebene Spielkontrolle durch. Auch hier darf das Lager nicht zu stramm justiert werden.

Stellen Sie sich zur Kontrolle vor Ihr Canyon und klemmen Sie das Vorderrad zwischen Ihre Knie. Fassen Sie den Lenker und versuchen Sie, ihn gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen. Ziehen Sie die Vorbau-Klemmschraube(n) etwas nach, wenn sich der Lenker verdrehen lässt.

Stellen Sie, nach dem Lösen der seitlichen Klemmschrauben, mit der oben versenkt liegenden Einstellschraube das Lagerspiel ein

Ziehen Sie die seitlichen Vorbau-Klemmschrauben mit dem Drehmomentschlüssel wieder an

Versuchen Sie den Lenker gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen

ACHTUNG:
Ziehen Sie diese Schraube nicht fest, sondern stellen Sie mit dieser das Spiel ein!

GEFAHR:
Kontrollieren Sie den verdrehsicheren Sitz des Vorbaus nach dem Einstellen des Lagers! Ein loser Vorbau könnte zu einem schweren Sturz führen!

DIE FEDERGABEL

Der Trend im Fahrradbau zu mehr Fahrkomfort und sicherem Handling ist unübersehbar. Deshalb sind die Canyon-Mountainbikes mit Federgabeln ausgestattet. Ihr Canyon kann im Gelände oder auf schlechten Fahrbahnstücken besser kontrolliert werden, die Belastungen von Fahrrad und Fahrer durch Stöße nehmen spürbar ab. Obwohl verschiedene Bauarten auf dem Markt sind, gehören die Mehrzahl der Federgabeln zur Gruppe der so genannten Teleskopgabeln, deren Wirkungsweise der bei Motorrädern oft verwendeten Federelementen gleicht.

Die Federgabel

FUNKTIONSWEISE

Wirkt ein Stoß auf das Vorderrad, wird der untere Teil der Gabel, die so genannten Tauchrohre, nach oben gedrückt. Diese gleiten auf den dünneren Standrohren, die mit dem Gabelkrone fest verschraubt, eingepresst oder verklebt sind. Die Gabel schiebt sich zusammen, eine Feder im Inneren wird zusammengedrückt. Die Feder sorgt dafür, dass die Gabel nach dem Stoß wieder auseinander gleitet und die ursprüngliche Stellung einnimmt.
Eine ideale Feder würde sich schlagartig entspannen. Damit der Ausfedervorgang kontrolliert abläuft und sich die Gabel nicht aufschwingt, wird ein Schwingungsdämpfer in die Gabel eingebaut.
In der Ausführung der Federelemente und der Dämpferart unterscheiden sich die Telegabeln. Als Federwerkstoffe kommen Stahl- oder Titanfedern, spezielle Kunststoffarten, so genannte Elastomere, oder Luft in einer abgeschlossenen Kammer oder Kombinationen von diesen zum Einsatz. Gedämpft wird in der Regel mit Öl, das sich in speziellen Kammern befindet. Vereinzelt werden Reibungs- und Luftdämpfer eingesetzt.

GEFAHR:
Alle unsere Canyon Mountainbikes sind nur für die Verwendung mit der serienmäßig verbauten oder einer vergleichbaren Federgabel ausgelegt. Der Einsatz von Doppelbrückengabeln oder Gabeln differierender Einbaulängen ist nicht gestattet, begründet einen Garantieverlust und kann zu schwerer Beschädigung oder Bruch Ihres Canyons führen. Unfallgefahr!

EINSTELLUNG UND WARTUNG

Für eine optimale Funktion der Gabel muss diese auf das Fahrergewicht und den Einsatzzweck abgestimmt werden, auch wenn Ihr Canyon bereits mit für Ihr Gewicht passenden Federn ausgeliefert wird.

Mit wenig Aufwand und einem einfachen Trick lässt sich eine erste Abstimmung der Gabel auf Ihre Anforderungen vornehmen.

- Ziehen Sie einen Kabelbinder so über das Standrohr, dass er sich noch leicht verschieben lässt.
- Grundsätzlich sollte die Gabel beim Aufsitzen einfedern, damit negativer Federweg entsteht. Bei Cross Country und Marathon empfehlen wir ca. 10 - 25 %, bei Enduro und Freeride 20 - 40 % des Federweges. Ist dies nicht der Fall, müssen Sie die Federvorspannung verändern.
- Bei Gabeln mit Stahlfedern oder Elastomeren lässt sich die Feder in engen Grenzen über einen Drehknopf oben am Gabelkopf, der Verbindung der Standrohre, vorspannen.
- Die Einstellung der Federhärte geschieht bei Öl-Luft-Gabeln über den Luftdruck in der Gabel. Der Druck muss mit einer speziellen Pumpe, die der Gabelhersteller in der Regel liefert, regelmäßig kontrolliert werden. Halten Sie sich an die Empfehlungen des Herstellers.
- Fahren Sie mit Ihrem Canyon über gemischtes Terrain und schauen Sie hinterher, wie viel des Federweges Sie ausgenutzt haben. Ist der Kabelbinder nur wenige Millimeter verschoben, ist die Gabel zu hart eingestellt; verringern Sie die Federvorspannung. Bringt dies keine Besserung, lassen Sie die Federn austauschen.

Ziehen Sie einen Kabelbinder über das Standrohr

Anhand des verschobenen Kabelbinders können Sie den genutzten Federweg erkennen

Einstellung der Federhärte mit einer Dämpferpumpe

HINWEIS:
Nahezu sämtliche Gabelhersteller legen ihren Gabeln gut gemachte Anleitungen bei. Lesen Sie diese sorgfältig durch, bevor Sie Veränderungen an der Einstellung der Gabel oder Wartungsarbeiten vornehmen.

- Ist der Kabelbinder auf der ganzen Länge des Federwegs verschoben, oder schlägt die Gabel mit einem hörbaren Geräusch durch, ist die Feder zu weich, die Vorspannung muss erhöht werden. Genügt der Verstellbereich nicht, lassen Sie die Feder von einem Fachmann austauschen.
- Die Verstellung der Dämpfer befindet sich oft am oberen und/oder unteren Ende des Standrohres, in der Nähe der Radaufnahme oder am anderen Gabelholm. Beginnen Sie mit maximal geöffneter Dämpfung und tasten Sie sich in 1/4 oder 1/2 Umdrehungen an Ihre Wunschdämpfung heran.
- Reichen die Verstellmöglichkeiten nicht aus, müssen andere Federn oder Dämpfer eingebaut werden. Viele Hersteller liefern Tuning- und Nachrüstsätze. Verwenden Sie ausschließlich vom Gabelhersteller freigegebenes Material.

Federgabeln sind verhältnismäßig kompliziert aufgebaute Bauteile, die einige Wartung und Pflege erfordern. Nahezu alle Federgabelhersteller haben deshalb Servicecenter eingerichtet, bei denen Sie die Gabeln auf Herz und Nieren prüfen, und die turnusmäßigen Generalüberholungen durchführen lassen können.

Verstellmöglichkeiten der Dämpfung

Aktivieren des Lockout

ACHTUNG:
Aktivieren Sie das Lockout-System nur auf glatten Fahrbahnen oder Wegen.

GEFAHR:
Eine zu stark gedämpfte Gabel kann dazu führen, dass die Gabel bei schnell aufeinander folgenden Hindernissen nicht mehr ausfedert. Sturzgefahr!

HINWEIS:
Tipps zur Einstellung und Wartung finden Sie auch unter:
www.centurion.de
www.manitoumtb.com
www.rockshox.com
www.sportimport.de
www.foxracingshox.com
www.toxoholics.de

Einige Wartungstipps sollten Sie auf jeden Fall beherzigen.

- Achten Sie bei allen Gabeltypen auf saubere Gleitflächen der Standrohre.
- Lassen Sie regelmäßig alle Verschraubungen an der Gabel überprüfen.

Halten Sie die Standrohre der Gabel immer sauber

GLOSSAR FEDERUNG

Federrate oder -härte:
Kraft, die benötigt wird, um die Feder um einen bestimmten Betrag zusammenzudrücken. Höhere Rate bedeutet mehr Kraft pro Weg. Bei Luftfederelementen entspricht dies einem höheren Druck.
Zugstufendämpfung, Rebound damping:
Verzögert bzw. bremst das Ausfedern.
Druckstufendämpfung:
Verzögert bzw. bremst den Einfedervorgang.
Negativfederweg, „sag“:
Der Betrag um den der Hinterbau oder die Gabel einfedert (einfedern soll), wenn der Fahrer im Stillstand seine übliche Fahrposition einnimmt.

HINWEIS:
Beachten Sie die beiliegende Bedienungsanleitung des Gabelherstellers oder schauen Sie auf dessen Website nach.

GEFAHR:
Federgabeln sind kompliziert aufgebaut. Lassen Sie die Wartungs- und Reparaturarbeiten bei einem vom Gabelhersteller autorisierten Service-Center ausführen. Wenn Sie die Schrauben an der Federgabel kontrollieren, halten Sie sich an die Drehmomentvorgaben des Gabelherstellers und benutzen Sie unbedingt einen geeigneten Drehmomentschlüssel!

GEFAHR:
Achten Sie beim Kauf eines neuen Vorderradreifens darauf, dass dieser nicht so hoch baut, dass er beim vollständigen Einfedern der Gabel am Gabelkopf streiften würde. Das Vorderrad kann sonst blockieren, was zum Sturz führen kann.

FULL SUSPENSION

Vollgefederte Räder weisen neben einer Federgabel zusätzlich einen beweglichen Hinterbau auf, der über einen Stoßdämpfer gefedert und gedämpft wird. Je nach System sind eine oder mehrere Lagerachsen mit jeweils mindestens zwei Lagern vorgesehen.
Der Stoßdämpfer federt entweder mit einer Stahl- oder Luftfeder. Gedämpft wird üblicherweise mit Öl.

BESONDERHEITEN DER SITZPOSITION

Vollgefederte Räder federn leicht ein, wenn sich der Fahrer auf den Sattel setzt. Dadurch kippt der Sattel etwas nach hinten; dies gilt es bei der Neigungseinstellung zu berücksichtigen. Bei Sitzproblemen sollten Sie die Sattelnase im Vergleich zur normalen Einstellung leicht absenken.

EINSTELLUNG UND WARTUNG

Je nach Fahrergewicht und Sitzhaltung muss die Charakteristik des Stoßdämpfers eingestellt werden. Schon beim Aufsitzen auf Ihr Canyon muss das Federbein der Hinterradschwinge leicht eintauchen, damit negativer Federweg, auch „sag“ genannt, entsteht. Bei Cross Country und Marathon empfehlen wir einen sag von ca. 10 - 25 %, bei Enduro und Freeride 20 - 40 % des Federweges.

Beim Durchfahren eines Loches entspannt sich dadurch die Feder, die Schwinge gleicht die Unebenheit aus. Wird die Federspannung zu hoch gewählt, schwindet dieser Effekt, da das Rad bereits vollständig ausgefedert ist. Ein wesentlicher Sicherheits- und Komfortaspekt wird nicht genutzt.

Der gefederte Hinterbau

Der O-Ring auf dem Dämpfer ganz oben

Der verschobene O-Ring auf dem Dämpfer zeigt den ausgenutzten Federweg an

HINWEIS:
Vollgefederte Räder haben eine deutlich größere Bodenfreiheit als ungefederte Räder. Bei korrekt eingestellter Sattelhöhe kann der Boden mit den Füßen nicht erreicht werden. Stellen Sie den Sattel am Anfang niedriger ein und üben Sie das Auf- und Absitzen.

Die Feder muss andererseits so ausgelegt bzw. abgestimmt werden, dass das Federbein nicht durchschlägt. Fühlbar und meist auch deutlich hörbar ist eine zu weiche Feder an harten Schlägen, die durch das stoßartige vollständige Zusammenschieben des Stoßdämpfers entstehen. Wenn ein Federbein häufig durchschlägt, nimmt sowohl dieses als auch der Rahmen auf Dauer Schaden.

Stellen Sie die Federvorspannung so ein, dass Ihr Canyon beim Aufsitzen am Sattel für Cross Country und Marathon ca. 10 - 25 %, bei Enduro und Freeride ca. 20 - 40 % des gesamten Federwegs einfedert.

Die Dämpfung wird durch Ventile im Inneren geregelt. Der Durchfluss des Öls und damit die Geschwindigkeit, mit der das Federbein aus- bzw. einfedert, wird verändert. So kann die Reaktion auf Hindernisse optimiert werden.
Zudem ist es möglich, den Wippvorgang des Hinterbaus beim Pedalieren einzudämmen.
Bei langen Bergauf-Passagen mit hohem Krafteinsatz im Sitzen ist es deshalb ratsam, die Dämpfung zu blockieren.

Bei Bergabfahrten auf schlechter Fahrbahnoberfläche kann es von Vorteil sein, wenn die Dämpfung weitgehend geöffnet wird.

Versuchen Sie sich langsam in 1/4 oder 1/2 Umdrehungen an die für Sie optimale Einstellung heran zu arbeiten.

Die Dämpfung lässt sich über ein Verstellrädchen einstellen

ACHTUNG:
Fahren Sie nicht, wenn das Federbein durchschlägt.

HINWEIS:
Nahezu sämtliche Hersteller legen ihren Dämpfern/Federbeinen gut gemachte Anleitungen bei. Lesen Sie diese sorgfältig durch, bevor Sie Veränderungen an der Einstellung oder Wartungsarbeiten vornehmen.

HINWEIS:
Tipps zur Einstellung Ihres Federbeins finden Sie auch auf den Websites der Hersteller:
www.rockshox.de
www.sportimport.de
www.dtswiss.com
www.manitoumtb.com
www.centurion.de
www.foxracingshox.com
www. toxoholics.de

- Bei Stahlfedern drehen Sie den gerändelten Einstellring an der Feder im Uhrzeigersinn (Blickrichtung vom Stellring zur Feder), um die Federvorspannung zu erhöhen. Falls der Ring allein nicht gedreht werden kann, nehmen Sie die Feder ganz in die Hand. Unterstützen Sie den gerändelten Einstellring mit Ihren Fingern.
- Bei luftgefederten Elementen wird zum Anpassen der Druck variiert. Verwenden Sie ausschließlich die vom Federbein-Hersteller vorgesehene Pumpe und halten Sie sich an den angegebenen Befülldruck.
- Die Dämpfung kann meist von außen über ein Handrad eingestellt werden. Dabei werden Ventilquerschnitte im Inneren des Ölbads verändert; so wird die Durchflussmenge gesteuert. Drehen Sie das Verstellrädchen nur in ganz kleinen Schritten und testen Sie, wie sich das Ansprechverhalten verändert.
- Bei einigen Modellen lässt sich sowohl die Druck-, als auch die Zugstufe variieren. Erfahrungsgemäß sollten Sie mit ganz geöffneter Druckstufe beginnen und zuerst die Zugstufe variieren. Allgemein wird die Dämpfung als gut befunden, wenn der Hinterbau einmal nachwippt, wenn von einem hohen Bordstein herunter gefahren wird.
- Stimmen Sie abschließend die Druckstufe ab. Veränderungen bemerken Sie an der Einfedergeschwindigkeit.

Machen Sie mit Ihrem Canyon eine Probefahrt in abwechslungsreichem Gelände. Wenn der Hinterbau dabei mehrmals durchschlägt, muss die Federhärte oder das Übersetzungsverhältnis verändert werden:

- Stahlfedern gibt es in verschiedenen Härten. Wenn sie ausgetauscht werden müssen, ist das eine Sache für den Fachmann.
- Bei Luftfederbeinen wird der Druck erhöht. Halten Sie sich an die Herstellervorgaben.

Bei Stahlfedern drehen Sie den gerändelten Einstellring um die Federspannung zu ändern

Bei Luftdämpfern wird zum Anpassen der Luftdruck variiert

HINWEIS:
Wenn Sie den Einstellring einer Stahlfeder mehr als 3 - 4 Umdrehungen vorspannen müssen, lesen Sie die beiliegende Anleitung des Stoßdämpfer-Herstellers. Möglicherweise muss die Feder gegen ein anderes Modell getauscht werden.

ACHTUNG:
Aktivieren Sie das Lockout-System nur auf glatten Fahrbahnen oder Wegen.

TRANSPORT IHRES CANYON-BIKES

Es gibt mehrere Möglichkeiten, Ihr Canyon mit dem Auto zu transportieren. Canyon empfiehlt ausschließlich den Transport im Kofferraum.

Im Kofferraum des Autos nehmen Fahrräder zwar viel Platz ein, sind aber vor Schmutz, Diebstahl und Beschädigung besser geschützt.

- Achten Sie jedoch darauf, dass Züge, Lichtanlage und -kabel und besonders das Schaltwerk nicht beschädigt werden. Polstern Sie Ihr Canyon mit Decken o.ä. Ist Ihr Canyon stark verschmutzt, sollten Sie eine Decke o.ä. unterlegen, damit die Autopolster nicht beschmutzt werden.
- Sichern Sie Ihr Rad gegen Verrutschen.

Wenn Sie ein Laufrad mit Scheibenbremsen demontieren, sollten Sie danach nicht mehr am Bremshebel ziehen. Die Beläge könnten zusammen geschoben werden, was später die Montage erschwert. Schieben Sie die Transportsicherungen in die Bremssättel. Danach ziehen Sie die Bremshebel und sichern Sie diese mit einem Gummiband oder einem Riemen.

GEFAHR:
Transportieren Sie Fahrräder mit Scheibenbremsen nicht über Kopf. Luft könnte ins System gelangen, die Bremse würde wirkungslos. Unfallgefahr!

ACHTUNG:
Sichern Sie Ihr Canyon im Innenraum. Lose Ladung kann bei einem Unfall die Autoinsassen zusätzlich gefährden. Häufig müssen beim Transport im Fahrzeuginneren das Vorderrad oder sogar beide Laufräder demontiert werden. Lesen Sie zur Laufrad-Demontage unbedingt das Kapitel „Die Laufräder“ und dort den Absatz: „Beheben einer Reifenpanne“!

Transportsicherung im Bremssattel

ACHTUNG:
Der Transport von Canyon-Rädern auf herkömmlichen Fahrradträgern mit Klemmen ist nicht erlaubt. Bei großvolumigen Rahmenrohren besteht bei den meisten Klemmen Quetschgefahr! Besonders Rahmen aus Carbon können irreparabel beschädigt werden. Dabei kann es zu nicht erkennbaren Schäden kommen, die zu schweren Unfällen führen.

GEFAHR:
Verwenden Sie keine Trägersysteme, bei denen Ihr Canyon umgekehrt, d.h. mit Lenker und Sattel nach unten, auf dem Träger befestigt wird. Bei dieser Befestigungsart werden der Lenker, der Vorbau, der Sattel und die Sattelstütze während der Fahrt sehr stark beansprucht. Bruchgefahr!

Verwenden Sie keine Trägersysteme, bei denen Ihr Canyon ohne Vorderrad an der Gabel geklemmt wird. Besonders Federgabeln sind bei dieser Befestigungsart bruchgefährdet.

HINWEIS:
Wenn Sie mit Ihrem Canyon im Flugzeug verreisen möchten, verpacken Sie dieses in den BikeGuard.

ALLGEMEINE PFLEGEHINWEISE UND INSPEKTIONEN

Bei Ihrem Canyon handelt es sich um ein Qualitätsprodukt. Dennoch müssen Sie, wie bei anderen Fahrzeugen auch, Ihr Canyon regelmäßig pflegen und die turnusmäßigen Wartungsarbeiten vom Fachmann durchführen lassen.
Bei leichten Rädern müssen zudem wichtige Bauteile regelmäßig ersetzt werden (siehe Kapitel „Service- und Wartungsintervalle“). Nur dann kann die dauerhafte und sichere Funktion aller Teile gewährleistet werden. So bleiben Ihre Fahrfreude und Ihre Fahrsicherheit über viele Jahre erhalten.

Waschen des Canyon mit Lappen und Wasser

WASCHEN UND PFLEGEN IHRES CANYONS

Antrocknender Schweiß, Schmutz und Salz vom Winterbetrieb oder aus der Meeresluft schaden Ihrem Canyon. Deshalb sollte regelmäßiges Reinigen und der Schutz vor Korrosion aller Bauteile Ihres Canyons zu Ihren Pflichtübungen gehören.
Reinigen Sie Ihr Canyon nicht mit einem Dampfstrahler. Diese Express-Reinigung hat gravierende Nachteile: Der unter hohem Druck austretende und sehr scharfe Wasserstrahl kann an den Dichtungen vorbei drücken und ins Innere der Lager vordringen. Das Schmiermittel wird verdünnt, die Reibung wird erhöht, Korrosion beginnt. Auf Dauer führt dies zur Zerstörung der Lagerlaufflächen und dem weichen Lauf der Lager. Nicht selten lösen Dampfstrahler auch Aufkleber ab.

ACHTUNG:
Muten Sie sich nur Arbeiten zu, bei denen Sie über das nötige Fachwissen und das passende Werkzeug verfügen.

ACHTUNG:
Reinigen Sie Ihr Canyon nicht auf kurze Distanz mit einem sehr starken Wasserstrahl oder dem Dampfstrahler.

HINWEIS:
Schützen Sie die Oberseite der Kettenstrebe und die Stellen, an denen Züge scheuern könnten, mit Folie oder Ähnlichem. So vermeiden Sie unschöne Kratzspuren und Farbabrieb.

Wesentlich schonender ist die Radwäsche mit einem weichen Wasserstrahl und/oder einem Eimer Wasser, unter Zuhilfenahme eines Schwamms oder eines großen Pinsels.
Die Reinigung von Hand hat einen weiteren positiven Nebeneffekt: So können Sie schadhafte Lackstellen, verschlissene Teile oder Defekte frühzeitig erkennen.

Nachdem Ihr Canyon wieder abgetrocknet ist, sollten Sie den Lack und die metallischen Oberflächen mit Hartwachs konservieren (Ausnahme: Bremsscheiben und Felgen bei Felgenbremsen). Schützen Sie auch die Speichen, Naben, Schrauben und Muttern etc. ebenfalls mit einem Wachsfilm. Weniger flächige Teile können einfach mit einem Handzerstäuber eingesprüht werden. Polieren Sie die eingewachsten Flächen mit einem weichen Tuch nach, damit diese schön glänzen und auftreffendes Wasser abperlt.

Konservieren von Lack und metallischen Oberflächen mit Hartwachs

Rad mit Kette auf kleinstem Ritzel und kleinem Blatt abstellen

AUFBEWAHRUNG UND LAGERUNG IHRES CANYONS

Wenn Sie Ihr Canyon während der Saison regelmäßig pflegen, müssen Sie beim kurzzeitigen Abstellen, abgesehen vom Diebstahlschutz, keine gesonderten Vorkehrungsmaßnahmen treffen. Es empfiehlt sich, Ihr Canyon an einem trockenen, gut durchlüfteten Raum abzustellen.
Steht die Überwinterung Ihre Canyons an, sind einige Dinge zu beachten:

- Während der langen Standzeit verlieren die Schläuche allmählich Luft. Steht Ihr Canyon längere Zeit auf den platten Reifen, kann der Aufbau Schaden nehmen. Hängen Sie deshalb die Laufräder auf, oder kontrollieren Sie regelmäßig den Reifendruck.
- Säubern Sie Ihr Canyon und schützen Sie es gegen Korrosion, wie oben beschrieben.
- Demontieren Sie den Sattel und lassen Sie eventuell eingedrungene Feuchtigkeit austrocknen. Sprühen Sie etwas fein zerstäubtes Öl in das Sattelrohr. (Ausnahme: Rahmen aus Carbon)
- Lagern Sie Ihr Canyon in einem trockenen Raum.
- Schalten Sie vorne auf das kleine Kettenblatt und hinten auf das kleinste Ritzel. So sind die Züge und Federn soweit wie möglich entspannt.

GEFAHR:
Achten Sie beim Putzen auf Risse, Kratzspuren, Materialverbiegungen oder -verfärbungen. Setzen Sie sich im Zweifelsfall mit unserer Meisterwerkstatt in Verbindung. Lassen Sie beschädigte Bauteile umgehend ersetzen und bessern Sie schadhafte Lackstellen aus.

HINWEIS:
Nach Abschluss der Reinigungsarbeiten sollten Sie die Kette prüfen und gegebenenfalls schmieren (s. Kapitel „Die Schaltung“; dort Abschnitt „Kettenpflege“).

GEFAHR:
Bringen Sie keine Pflegemittel und kein Kettenöl auf die Bremsbeläge und die Bremsflächen der Felgen oder der Bremsscheibe! Es droht Bremsversagen und könnte einen Unfall herbeiführen!

WARTUNG UND INSPEKTION

Eine erste Inspektion ist schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit notwendig. Bereits nach 75 bis 225 Kilometern bzw. 5 bis 15 Stunden oder innerhalb der ersten 6 Wochen müssen Sie Ihr Canyon warten lassen. In der „Einfahrzeit“ des Rades setzen sich die Speichen, die Züge längen sich, die Schaltung verstellt sich und die Lager laufen ein. Wenn Sie den Canyon Gutschein vorlegen, erhalten Sie innerhalb der ersten 15 Betriebsstunden die I. Inspektion zum Sonderpreis.

Wenn Sie Ihr Canyon mit dem BikeGuard an uns schicken wollen, bieten wir Ihnen zusätzlich an, Ihnen einen Rückholschein zukommen zu lassen.

Nehmen Sie auf alle Fälle zur Terminvereinbarung Kontakt mit der Werkstatt-Hotline 0261 40400-31 auf.

Canyon warnt ausdrücklich davor, dass Sie selbst Wartungsarbeiten, Inspektionen oder Reparaturen durchführen. Für Arbeiten dieser Art sind Fachwissen und Spezialwerkzeug (z.B. ein hochwertiger Drehmomentschlüssel) erforderlich.

Drehmomentschlüssel

GEFAHR:
Besonders leichtgewichtige Bauteile können eine verkürzte Lebensdauer aufweisen. Lassen Sie deshalb zu Ihrer eigenen Sicherheit die im Kapitel „Service- und Wartungsintervalle“ aufgelisteten Bauteile turnusgemäß prüfen und gegebenenfalls austauschen.

ACHTUNG:
Damit Sie dauerhaft Spaß mit Ihrem Canyon haben, braucht es regelmäßige Wartung. Die in der Tabelle im Kapitel „Service- und Wartungsintervalle“ angegebenen Zeitangaben sind als Anhaltspunkte für Radler gedacht, die zwischen 750 und 1.500 km pro Jahr fahren. Wenn Sie regelmäßig mehr, oder sehr viel auf schlechten Straßen oder im Gelände fahren, verkürzen sich die Inspektionsintervalle dem härteren Einsatz entsprechend. Dies gilt auch bei häufigen Fahrten bei Regen und allgemein bei feuchtem Klima.

SERVICE- UND WARTUNGSINTERVALLE

Nach der Einlaufphase müssen Sie Ihr Fahrrad in regelmäßigen Abständen von einem Fachmann warten lassen. Die in der nachfolgenden Tabelle angegebenen Zeitangaben sind als Anhaltspunkte für Radfahrer gedacht, die zwischen 750 und 1.500 km (ca. 50 bis 100 Stunden) pro Jahr fahren. Wenn Sie regelmäßig mehr oder sehr viel auf schlechten Straßen radeln, verkürzen sich die Inspektionsintervalle dem härteren Einsatz entsprechend.

Bauteil	Tätigkeit	Vor jeder Fahrt	Monatlich	Jährlich	Sonstige Intervalle
Beleuchtung	Kontrollieren	•			
Bereifung	Luftdruck kontrollieren	•			
Bereifung	Profilhöhe und Seitenwände kontrollieren		•		
Bremsen (Felgen)	Hebelweg, Belagstärke und Position zur Felge kontrollieren	•			
	Bremsprobe im Stillstand	•			
Bremsen (Scheibe)	Belagstärke messen		•		
Bremszüge/ -leitungen	Sichtkontrolle		x		
Federgabel	Schrauben kontrollieren		x		
Federgabel	Öl wechseln, Service			x	
Felgen (Aluminium) bei Felgenbremsen	Wandstärke kontrollieren				x Spätestens nach dem zweiten Satz Bremsbeläge
Gabel (Alu und Carbon)	Prüfen bzw. austauschen				x Mindestens alle 2 Jahre
Innenlager	Lagerspiel kontrollieren		x		
Innenlager	Neu fetten			x	
Kette	Kontrollieren bzw. schmieren	•			
Kette	Kontrollieren bzw. wechseln				x ab 750 km
Kurbel	Kontrollieren bzw. nachziehen			x	

Bauteil	Tätigkeit	Vor jeder Fahrt	Monatlich	Jährlich	Sonstige Intervalle
Lack	Konservieren				• Mindestens halbjährlich
Laufräder/ Speichen	Rundlauf und Spannung prüfen		•		
Laufräder/ Speichen	Zentrieren bzw. nachspannen				x bei Bedarf
Lenker und Vorbau, Carbon und Aluminium	Prüfen bzw. austauschen				x Mindestens alle 2 Jahre
Lenkungslager	Lagerspiel kontrollieren		•		
Lenkungslager	Neu fetten			x	
Metallische Oberflächen	Konservieren (Ausnahme: Felgenflanken bei Felgenbremsen sowie Bremsscheiben)				• Mindestens halbjährlich
Naben	Lagerspiel kontrollieren		•		
Naben	Neu fetten			x	
Pedale	Lagerspiel kontrollieren		x		
Pedale	Rast-Mechanismus reinigen		•		
Schaltwerk/ Umwerfer	Reinigen, schmieren		•		
Schnellspanner	Sitz kontrollieren	•			
Schrauben und Muttern	Kontrollieren bzw. nachziehen		x		
Ventile	Sitz kontrollieren	•			
Vorbau, Sattelstütze	Ausbauen und neu fetten bzw. bei Carbon neue Montagepaste (Achtung: kein Fett an Carbon)			x	
Züge Schaltung/ Bremsen	Ausbauen und fetten			x	

Die mit „•" gekennzeichneten Kontrollen können Sie selbst durchführen, wenn Sie über handwerkliches Geschick, etwas Erfahrung und geeignetes Werkzeug, z.B. einen Drehmomentschlüssel verfügen. Sollten bei den Überprüfungen Mängel erkennbar sein, leiten Sie umgehend geeignete Maßnahmen ein. Bei Fragen oder Unklarheiten hilft Ihnen unsere Werkstatt-Hotline 0261 40400-31.
Die mit „x" gekennzeichneten Arbeiten sollten Sie von einem mit moderner Fahrradtechnik erfahrenen Fachmann (z. B. im Zweiradmechanikermeisterbetrieb) durchführen lassen. Gerne dürfen Sie sich an unsere Werkstatt-Hotline 0261 40400-31 wenden.

Zedler-Canyon-MTB-D-R.indd 75 29.04.2008 16:11:41 Uhr

EMPFOHLENE ANZUGSDREHMOMENTE

Bauteil	Verschraubung	Shimano*	SRAM **
Schaltwerk	Befestigungsbolzen	8-10 Nm	8-10 Nm
	Zugklemmschraube	5-7 Nm	4-5 Nm
	Leitrollenbolzen	3-4 Nm	
Umwerfer	Befestigungsschraube	5-7 Nm	5-7 Nm
	Zugklemmschraube	5-7 Nm	5 Nm
Schalthebel	Befestigungsschraube der Schalthebeleinheit	5 Nm	2.5-4 Nm
	Lochabdeckung	0,3-0,5 Nm	
	Schellen-Befestigungsschraube (Innensechskant)	5 Nm	
	Anschlagsockel am Rahmen	1,5-2 Nm	
Bremshebel	Bolzen der Befestigungsschelle (Innensechskant)	6-8 Nm	5-7 Nm
(Felgenbremsen)	Bolzen der Befestigungsschelle (Schraubendreher)	2,5-3 Nm	
Nabe	Bedienhebel des Schnellspanners	5-7,5 Nm	
	Kontermutter der Lagereinstellung bei Schnellspann-Naben	10-25 Nm	
Freilaufnabe	Zahnkranzpaket-Sicherungsring	30-50 Nm	40 Nm
Kurbelsatz	Kurbelschraube (Fettfreier Vierkant)	35-50 Nm	
	Kurbelschraube (Shimano Octalink)	35-50 Nm	
	Kurbelschraube (Shimano Hollowtech II)	12-15 Nm	
	Kurbelschraube Isis		31-34 Nm
	Kurbelschraube Gigapipe		48-54 Nm
	Kettenblattschraube	8-11 Nm	12-14 Nm Stahl 8-9 Nm Alu

Bauteil	Verschraubung	Shimano*	SRAM **
Gedichtetes Cartridge Innenlager	Gehäuse Shimano Hollowtech II SRAM Gigapipe	35-50 Nm	34-41 Nm
	Octalink	50-70 Nm	
Pedal	Pedalachse	35 Nm	31-34 Nm
Schuh	Schrauben der Schuhplatten	5-6 Nm	
	Spike	4 Nm	
Cantilever	Befestigungsschraube am Rahmensockel	5-7 Nm	5-7 Nm
V-Bremse	Zug-Klemmschraube	6-8 Nm	6-8 Nm
	Befestigungsschraube des Bremsschuhs	6-8 Nm	6-8 Nm
	Fixierungsschraube des Belages	1-2 Nm	
Sattelstütze	Befestigungsschraube der Sattelklemmung am Stützenkopf	20-29 Nm ***	

* Aus Shimano Product Information and Tech Tips
** SRAM technisches Handbuch/Avid installation and operation instructions (SPEED DIAL/SINGLE DIGIT)
*** Diese Werte sind Richtwerte der oben genannten Bauteilhersteller. Beachten Sie die Werte in den ggf. beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller

Canyon-Rahmen:

Flaschenhalterschrauben	4,5 Nm
Wechselbares Schaltwerksauge	1,5 Nm

Canyon-Sattelstützenklemme: 3-5 Nm

Wenn Ihr Mountainbike einen Schnellspanner zur Befestigung aufweist, lesen Sie das Kapitel „Umgang mit dem Schnellspanner“.

Die folgenden Drehmomente gelten falls vom Vorbau- bzw. Sattelstützenhersteller auf dem Bauteil selbst oder in dessen Montageanleitung nicht anders vorgegeben.

Vorbau:

Schrauben M5	4,5-5,5 Nm
Schrauben M6	8-9,6 Nm
Einstellschraube (im Deckel) bei Ahead-Vorbauten	0,5-2 Nm

Sattelstütze:

Sattelklemmung am Stützenkopf	
- Stützen mit einer Schraube	20-24 Nm
- Stützen mit zwei hintereinander liegenden Schrauben	6-9 Nm
- Stützen mit zwei quer zur Fahrtrichtung liegenden Schrauben	12-14 Nm

Drehmomentangabe

GEFAHR:
Um die Betriebssicherheit Ihres Canyons zu gewährleisten, müssen die Verschraubungen der Bauteile sorgfältig angezogen und regelmäßig kontrolliert werden. Am Besten eignet sich hierzu ein Drehmomentschlüssel, der abschaltet, wenn das gewünschte Anzugsmoment erreicht ist.
Tasten Sie sich stets vom unteren Wert an die maximalen Drehmomente heran und kontrollieren Sie den sicheren Sitz der Bauteile, wie dies in den entsprechenden Kapiteln beschrieben wird.
Für Teile, bei denen keine Drehmomentspannen vorliegen, ziehen Sie die Schrauben schrittweise an und kontrollieren Sie dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils, wie es in den jeweiligen Kapiteln beschrieben ist. Überschreiten Sie keinesfalls das maximale Drehmoment

HINWEIS:
Auf einigen Bauteilen stehen die Anzugsmomente auf dem Bauteil selbst. Halten Sie sich an die Werte auf den Aufklebern oder Aufdrucken.

HINWEIS:
Beachten Sie gegebenenfalls auch die beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller oder schauen Sie auf unserer Website www.canyon.com/service/downloads.html unter Manuals nach.

	Shimano	Magura	Avid	Formula
Bremssattelschraube am Rahmen/Gabel	6-8 Nm	6 Nm	5-7 Nm (HR) 9-10 Nm (VR)	9 Nm
Bolzen der Bremshebelschelle	6-8 Nm	4 Nm		
Ein-Schraubenklemmung			4-5 Nm (Juicy 5)	
Zwei-Schraubenklemmung			2,8-3,4 Nm (Juicy 7/Carbon)	2,5 Nm
Überwurfschrauben der Leitung am Griff und normale Leitung am Bremssattel	5-7 Nm	4 Nm	5 Nm Alu-Klemmung 7,8 Nm Stahl-Klemmung	5 Nm
Stutzenschrauben der Leitungen am Bremssattel (Disc tube-Leitung)	5-7 Nm	6 Nm		
Deckelschraube	0,3-0,5 Nm	0,6 Nm		
Gewindestift Entlüftungsbohrung	4-6 Nm	2,5 Nm		
Schrauben der Bremsscheibe auf Nabe	4 Nm	4 Nm	6,2 Nm	5,75 Nm
Ösenanschluß am Bremsgriff				8 Nm

ACHTUNG:
Beachten Sie bei allen Arbeiten an der Bremsanlage immer die Bedienungsanleitung des Komponentenherstellers.

DIE BESTIMMUNGS-GEMÄSSE NUTZUNG

Canyon XC-Race und Marathon Mountainbikes sind für den Einsatz auf befestigten und unbefestigten Wegen und Pfaden z. B. Singletrails gebaut. Diese MTBs sind jedoch nicht für harte Abfahrten auf verblocktem Terrain und Sprünge etc. geeignet.

z.B. Lux MR

z.B. Ultimate CF

Canyon Tour, All Mountain, Enduro Mountainbikes sind für den engagierten Einsatz im mittelschweren Gelände konzipiert. Sie sind jedoch nicht für große Sprünge und Stunts (Trickfahrten) gebaut.

z.B. Nerve

Canyon Freeride Mountainbikes sind für Fahrten in schwerem Gelände und in Bikeparks geeignet. Für sehr harte Downhillrennen auf hohem Niveau etc. sind diese Räder jedoch nicht konstruiert. Beachten Sie, dass die Physik unerbittlich ist. Überschätzen Sie Ihr Fahrkönnen nicht!

z.B. Torque

Canyon Dirt Bikes sind für den Einsatz auf abgesichertem Gelände vorgesehen. Es gibt verschiedene Typen die entweder für Trick- und Showfahrten, für Sprünge und Freestyle im speziellen Hindernisparcours oder für Rennen ausgestattet sind. Aufgrund des speziellen Einsatzzweckes besitzen einige Dirt Bikes nur eine Bremse. Beachten Sie, dass die Physik unerbittlich ist. Überschätzen Sie Ihr Fahrkönnen nicht!
Dirt Bikes, wie das Stitched, sind aufgrund Ihres Einsatzes besonderen Beanspruchungen ausgesetzt. Wenn Sie ein solches Bike besitzen, kontrollieren Sie es vor jeder Fahrt auf Materialschwächungen und Ermüdungen, wie Risse, Dellen und Knicke.

z.B. Stitched

Bei allen Mountainbikes und MTB Rahmensets beträgt das zulässige Gesamtgewicht (Fahrer, Bekleidung und Gepäck z.B. Rucksack) 120 kg.

Mavic empfiehlt für MTBs mit Mavic-Laufrädern ein Gesamtgewicht von 100 kg nicht zu überschreiten.

Kindersitze sind generell nicht erlaubt.

Kinderanhänger zu ziehen ist generell nicht erlaubt.

Die Montage eines Gepäckträgers ist nicht erlaubt. Wenn Sie Gepäck mitführen wollen, sollten Sie dies ausschließlich in einem speziellen Fahrrad-Rucksack tun.

Zedler-Canyon-MTB-D-R.indd 81 29.04.2008 16:11:41 Uhr

GESETZLICHE ANFORDERUNGEN

Wenn Sie mit Ihrem Fahrrad am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen wollen, muss Ihr Rad gemäß den Landesverordnungen ausgestattet sein!
Wenn Sie das Rad in anderen als den drei genannten Ländern erwerben oder benutzen wollen, erkundigen Sie sich nach den jeweils gültigen Bestimmungen des Landes.
Für Radfahrer gelten bei der Teilnahme am Verkehr grundsätzlich dieselben Regeln wie für Kraftfahrzeuglenker. Machen Sie sich mit der landesspezifischen Straßen-Verkehrs-Ordnung (StVO) vertraut.

IN DEUTSCHLAND

In D legt die Straßen-Verkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) die Brems- und Beleuchtungsanlage fest und schreibt eine hell tönende Glocke vor. Darüber hinaus ist jeder Fahrradlenker verpflichtet, sein Rad in einem verkehrssicheren und fahrtüchtigen Zustand zu halten.

DIE BREMSANLAGE

Ein Rad muss mindestens zwei unabhängig voneinander funktionierende Bremsen aufweisen, jeweils eine pro Vorder- und Hinterrad. Die Bauart ist nicht verbindlich geregelt, es werden Felgen-, Trommel- und Scheibenbremsen eingesetzt.

DIE LICHTANLAGE

Alle lichttechnischen Einrichtungen am Fahrrad müssen ein amtliches Prüfzeichen aufweisen.
Erkennbar ist dies an einer Schlangenlinie mit dem Buchstaben K und einer fünfstelligen Zahl.
Nur amtlich geprüfte Beleuchtungseinrichtungen dürfen im Straßenverkehr eingesetzt werden.

Scheinwerfer mit Prüfzeichen

Rückstrahler mit Prüfzeichen

Der § 67 StVZO schreibt folgende Beleuchtungseinrichtungen vor:

- Das Vorder- und das Rücklicht müssen von einer gemeinsamen, fest installierten Lichtmaschine betrieben werden. Beide Leuchten müssen gleichzeitig funktionieren.
- Die Nennleistung dieses Dynamos muss mindestens drei Watt und die Nennspannung muss sechs Volt betragen.
- Eine Rückleuchte für rotes Licht muss in einer Höhe von mindestens 25 cm über der Fahrbahnoberfläche angebracht werden.
- Die Mitte des Lichtkegels des vorderen Scheinwerfers darf höchstens 10 m vor dem Fahrrad auf die Fahrbahn treffen.

Über diese Lichtquellen hinaus müssen an jedem Fahrrad folgende Reflektoren fest montiert sein:

- Vorne ein möglichst großflächiger weißer Strahler, der mit dem Scheinwerfer kombiniert sein kann.
- Hinten mindestens zwei rote Rückstrahler, davon ein Großflächenrückstrahler mit Z-Markierung.

Die Rückleuchte darf mit einem der Strahler kombiniert sein.

- Je zwei seitliche gelbe Reflektoren pro Laufrad, die gesichert angebracht sein müssen. Wahlweise dürfen auch weiße reflektierende Ringe über den gesamten Laufradumfang in den Speichen, an den Seitenwänden der Bereifung oder an den Felgen verwendet werden.
- Je zwei gelbe Pedalstrahler pro Pedal, die nach vorne und hinten gerichtet sind. Als Ergänzung darf eine zusätzlich einschaltbare Stand- bzw. Akku/Batteriebeleuchtung montiert werden. Diese Beleuchtung muss ebenfalls mit den Prüfzeichen versehen sein. Die alleinige Verwendung von Akku-/Batterieleuchten ist nicht zulässig.

Batteriebeleuchtung

SONDERREGELUNG FÜR LEICHTE FAHRRÄDER

Bei Rennrädern, deren Gewicht unter elf Kilogramm liegt, ist die Verwendung einer Akku-/Batteriebeleuchtung auch ohne Dynamobeleuchtungsanlage erlaubt.
Die Beleuchtungsanlage muss bei diesen Sporträdern nur bei Dunkelheit fest am Fahrrad angebracht sein. Jedoch müssen die Lampen auch bei Trainingsfahrten bei Tage immer mitgeführt werden, z.B. im Rucksack. Batteriebeleuchtungen für vorne und hinten können auch einzeln einzuschalten sein, ihre Nennspannung darf unter den sonst vorgeschriebenen sechs Volt liegen.
Keine Ausnahme gibt es bei den Strahlern: Alle oben aufgelisteten Reflektoren müssen am Fahrrad fix angebracht sein.

NEUREGELUNG DER FAHRRAD-SICHERHEITSVORSCHRIFTEN IN DEUTSCHLAND

Der § 67 der StVZO wird in absehbarer Zeit geändert. Verfolgen Sie die Tagespresse, oder fragen Sie Ihren Fachhändler, ab wann die neuen Bestimmungen gültig werden.
Nach den neuen Regeln werden Lichtanlagen mit 12 Volt Spannung generell erlaubt sein. Weitere Änderungen betreffen zum Beispiel den Anhängerbetrieb.

HINWEIS:
Pedalstrahler können seitens Canyon nicht geliefert werden, da es zu viele unterschiedliche Pedalsysteme gibt. Befragen Sie hierzu die Landesvertretung Ihres Pedalherstellers, dessen Adresse Sie im Internet finden.

HINWEIS:
Auf unserer Website www.canyon.com finden Sie eine Auswahl an Beleuchtungseinrichtungen, die Sie per Mailorder bestellen können. Prüfen Sie bitte ob diese Lichtanlagen auch für Ihr Land zugelassen sind.

GEFAHR:
Schalten Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit das Licht schon bei beginnender Dämmerung ein. Fahren ohne Beleuchtungsanlage und Reflektoren bei schlechten Sichtverhältnissen kann zu schweren Unfällen mit nicht vorhersehbaren Folgen für Ihr Leib oder Leben führen.

GEFAHR:
Achten Sie immer auf Sauberkeit und Funktion der Lichtanlage. Prüfen Sie insbesondere bei Batterie- und Akkuleuchten den Ladezustand vor der Fahrt.

IN ÖSTERREICH

Auszüge aus dem Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, 146. Verordnung Fahrradverordnung.

Allgemeines: §1

(1) Jedes Fahrrad, das in Verkehr gebracht wird, muss – sofern sich aus den folgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt – ausgerüstet sein:

1. mit zwei voneinander unabhängig wirkenden Bremsvorrichtungen, mit denen auf trockener Fahrbahn eine mittlere Bremsverzögerung von 4 m/sec^2 bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 20 km/h erreicht wird;
2. mit einer Vorrichtung zur Abgabe von akustischen Warnzeichen;
3. mit einem hell leuchtendem, mit den Fahrrad fest verbundenen Scheinwerfer, der die Fahrbahn nach vorne mit weißem oder hellgelbem, ruhenden Licht mit einer Lichtstärke von mindestens 100 cd beleuchtet;
4. mit einem roten Rücklicht mit einer Lichtstärke von mindestens 1 cd;
5. mit einem weißen, nach vorne wirkenden Rückstrahler mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm^2; der Rückstrahler darf mit dem Scheinwerfer verbunden sein; 6. mit einem roten, nach hinten wirkenden Rückstrahler mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm^2; der Rückstrahler darf mit dem Rücklicht verbunden sein;
7. mit gelben Rückstrahlern an den Pedalen; diese können durch gleichwertige Einrichtungen ersetzt werden;
8. mit Reifen, deren Seitenwände ringförmig zusammenhängend weiß oder gelb rückstrahlend sind, oder an jedem Rad mit mindestens zwei nach beiden Seiten wirkenden Rückstrahlern mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm^2 oder mit anderen rückstrahlenden Einrichtungen, die in der Wirkung den zuvor genannten entsprechen;

(4) Bei Tageslicht und guter Sicht dürfen Fahrräder ohne die in Abs. 1 Z.3 und 4 genannte Ausrüstung verwendet werden.

Scheinwerfer

HINWEIS:
Pedalstrahler können seitens Canyon nicht geliefert werden, da es zu viele unterschiedliche Pedalsysteme gibt. Befragen Sie hierzu die Landesvertretung Ihres Pedalherstellers, dessen Adresse Sie im Internet finden.

HINWEIS:
Auf unserer Website www.canyon.com finden Sie eine Auswahl an Beleuchtungseinrichtungen, die Sie per Mailorder bestellen können. Prüfen Sie bitte ob diese Lichtanlagen auch für Ihr Land zugelassen sind.

GEFAHR:
Schalten Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit das Licht schon bei beginnender Dämmerung ein. Fahren ohne Beleuchtungsanlage und Reflektoren bei schlechten Sichtverhältnissen kann zu schweren Unfällen mit nicht vorhersehbaren Folgen für Ihr Leib oder Leben führen.

GEFAHR:
Achten Sie immer auf Sauberkeit und Funktion der Lichtanlage. Prüfen Sie insbesondere bei Batterie- und Akkuleuchten den Ladezustand vor der Fahrt.

Rennfahrräder § 4
(1): Als Rennfahrrad gilt ein Fahrrad mit folgenden technischen Merkmalen:
- Eigengewicht des fahrbereiten Fahrrades höchstens 12 kg;
- Rennlenker;
- äußerer Felgendurchmesser mindestens 630 mm;
- äußere Felgenbreite höchstens 23 mm.

(2) Rennfahrräder dürfen ohne die in § 1 Abs. 1 Z 2 bis 8 genannte Ausrüstung in Verkehr gebracht werden; bei Tageslicht und guter Sicht dürfen Rennfahrräder ohne diese Ausrüstung verwendet
werden.

IN DER SCHWEIZ

Auszüge aus den Artikeln 213 bis 218 Verordnungen über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge
Fahrräder, ausgenommen jene des Bundes (Art. 34 Abs. 6 VVV), müssen eine gut sichtbare Vignette (Art. 34 VVV) tragen.

RÄDER, BREMSEN

Fahrräder müssen mit zwei kräftigen Bremsen versehen sein, von denen die eine auf das Vorder- und die andere auf das Hinterrad wirkt.

BELEUCHTUNG, RÜCKSTRAHLER

Fahrräder müssen, wenn eine Beleuchtung nach Artikel 30 Absatz 1 VRV erforderlich ist, mit einem nach vorn weiss und einem nach hinten rot leuchtenden, ruhenden Licht ausgerüstet sein. Diese Lichter können fest angebracht oder abnehmbar sein. Die Lichter müssen nachts bei guter Witterung auf 100m sichtbar sein und dürfen nicht blenden.
An Fahrrädern müssen ein nach vorn und ein nach hinten gerichteter Rückstrahler mit einer Leuchtfläche von mindestens 10 cm^2 fest angebracht sein.
Die Rückstrahler müssen nachts bei guter Witterung auf 100 m im Scheine eines Motorfahrzeug-Fernlichts sichtbar werden.

Rücklicht

Zusätzlich sind nach der Seite wirkende, beispielsweise an den Rädern befindliche, Rückstrahler, erlaubt.
Die Pedale müssen vorn und hinten Rückstrahler mit einer Leuchtfläche von mindestens 5cm2 tragen. Ausgenommen sind Rennpedale, Sicherheitspedale und dergleichen.
Anstelle der Rückstrahler können andere retroreflektierende Vorrichtungen verwendet werden, wenn sie in der Wirkung den Anforderungen an Rückstrahler nach Absatz 1 entsprechen

ZEICHENGEBUNG, WARNVORRICHTUNG, DIEBSTAHLSICHERUNG

Zur Zeichengebung für die Richtungsänderung können die Radfahrer reflektierende Bänder oder Lichter am Unterarm tragen. Diese Vorrichtungen müssen weiss oder gelb leuchten.
Fahrräder, ausgenommen Fahrräder mit einem Leergewicht ohne Führer oder Führerin von höchstens 11 kg, müssen eine gut hörbare Glocke aufweisen; andere Warnvorrichtungen sind untersagt.
Fahrräder sind mit einer Diebstahlsicherung (Schloss, Schliesskabel, Schliesskette oder dergleichen) zu versehen.

SACHMANGEL-HAFTUNG

Ihr Fahrrad wurde sorgfältig gefertigt und wurde Ihnen weitgehend vormontiert übergeben.
Wir stehen nach dem Gesetz unter anderem dafür gerade, dass Ihr Fahrrad nicht mit Fehlern behaftet ist, die den Wert oder die Tauglichkeit aufheben oder erheblich mindern. Während der ersten 2 Jahre nach dem Kauf haben Sie vollen Anspruch auf die gesetzliche Gewährleistung. Sollte ein Mangel auftreten, sind wir unter der angegebenen Adresse Ihr Ansprechpartner.
Um die Bearbeitung Ihrer Reklamation möglichst reibungslos zu gestalten, ist es notwendig, dass Sie den Kaufbeleg bereit halten. Bewahren Sie diesen deshalb sorgfältig auf.
Im Interesse einer langen Lebensdauer und Haltbarkeit Ihres Fahrrades dürfen Sie das Fahrrad nur gemäß seines Einsatzzweckes (s. Kapitel „Die bestimmungsgemäße Nutzung“) benutzen. Beachten Sie auch die zulässigen Gewichte und die Vorschriften zum Gepäck- und Kindertransport (im Kapitel „Die bestimmungsgemäße Nutzung“). Weiterhin müssen die Montagevorschriften der Hersteller (v.a. Drehmomente bei Schrauben) und die vorgeschriebenen Wartungsintervalle genau eingehalten werden. Bitte beachten Sie die in diesem Handbuch und in den gegebenenfalls beigelegten weiteren Anleitungen aufgelisteten Prüfungen und Arbeiten (im Kapitel „Service- und Wartungsintervalle“), bzw. den unter Umständen nötigen Tausch sicherheitsrelevanter Bauteile wie Lenker, Bremsen usw.
Wir wünschen Ihnen mit Ihrem Fahrrad stets gute Fahrt. Sollten irgendwelche Fragen auftreten, hilft Ihnen unsere Werkstatt-Hotline 0261 40400-31 gerne weiter.

Benutzen Sie Ihr Rad immer gemäss dem vorgesehenen Einsatzzweck

ACHTUNG:
Vollgefederte Rahmen sind von der Aufhängung der Federbeine so ausgelegt, dass das Federbein Schläge aufnehmen kann bzw. muss. Ist der Dämpfer starr und blockiert, dann gehen Schläge ungemindert in den Rahmen, wofür der an diesen Stellen meist nicht ausgelegt ist. Deshalb ist bei Dämpfern mit Lockout generell zu bedenken, dass die Lockout Funktion nicht im groben Gelände betätigt werden darf, sondern nur auf glattem Terrain (Straßen, glatte Feldwege).

HINWEIS:
Beiliegend finden Sie die Bedienungsanleitungen der Komponenten-Hersteller. Dort finden Sie alle Details zu Gebrauch, Wartung und Pflege. In diesem Handbuch wird mehrmals auf diese speziellen und ausführlichen Anleitungen hingewiesen.
Achten Sie darauf, dass die jeweiligen Anleitungen von Systempedalen, Schaltungs- und Bremskomponenten in Ihrem Besitz sind und zusammen mit diesem Heft und dem Handbuch sorgfältig aufbewahrt werden.

HINWEIS:
Bei Carbon handelt es sich um einen Verbundwerkstoff, der für gewichtsoptimierte Konstruktionen verwendet wird. Durch die Art des Fertigungsprozesses sind Unregelmäßigkeiten in der Oberfläche (kleine Blasen und Poren) nicht zu vermeiden. Diese stellen keinen Mangel dar.

HINWEISE ZUM VERSCHLEISS

Einige Bauteile Ihres Fahrrades unterliegen funktionsbedingt einem Verschleiß. Die Höhe des Verschleißes ist von der Pflege und Wartung und der Art der Nutzung des Fahrrades (Fahrleistung, Regenfahrt, Schmutz, Salz etc.) abhängig. Fahrräder, die oft im Freien abgestellt werden, können durch Witterungseinflüsse ebenfalls erhöhtem Verschleiß unterliegen.
Diese Teile bedürfen regelmäßiger Wartung und Pflege, dennoch erreichen sie in Abhängigkeit der Nutzungsintensität und -bedingungen früher oder später das Ende ihrer Lebensdauer. Folgende Teile müssen bei Erreichen Ihrer Verschleißgrenze getauscht werden: **die Kette, die Züge, die Griffbezüge bzw. das Lenkerband, die Kettenräder, die Ritzel, die Schaltwerksrollen, die Schaltungszüge, die Reifen, der Sattelbezug (Leder) und die Bremsbeläge.**
Die Beläge von Felgen- und Scheibenbremsen verschleißen funktionsbedingt. Bei sportlicher Nutzung oder Fahrten in bergigem Terrain kann der Wechsel der Beläge in kurzen Abstän den erforderlich werden. Kontrollieren Sie den Belagszustand regelmäßig und lassen Sie diese gegebenenfalls von einem Fachhändler austauschen.

Bremsbeläge, deren Belagsstärke unter einem Millimeter liegt, müssen gegen Original-Ersatzteile ausgetauscht werden

Lager unterliegen einem gewissen Verschleiß

DIE FELGEN BEI V-BRAKES UND HYDRAULISCHEN FELGENBREMSEN

Beim Bremsen verschleißt nicht nur der Belag, sondern auch die Felge. Prüfen Sie deshalb die Felge regelmäßig, z.B. beim Aufpumpen des Reifens. Bei Felgen mit Verschleiß-Indikatoren werden Ringe oder Spalte sichtbar, wenn die Felge an die Verschleißgrenze kommt. Achten Sie auf die Angaben, die auf der Felge vermerkt sind. Lassen Sie die Wandstärke spätestens nach dem zweiten Satz Bremsbeläge von einem Fachmann oder unserer Werkstatt überprüfen. Treten Verformung oder feine Risse an den Felgenflanken auf wenn der Luftdruck erhöht wird, deutet dies auf das Ende der Lebensdauer hin. Die Felge muss dann ersetzt werden.

DIE LAGERUNGEN UND DIE FEDERBEINE BEI VOLLGEFEDERTEN RAHMEN

Federbeine und vollgefederte Rahmen unterliegen funktionsbedingt einem gewissen Verschleiß. Dies betrifft insbesondere die Dichtungen der Federbeine und die Lagerungen des Hinterbaus. Zu stark angezogene Federbein-Befestigungsschrauben belasten den Rahmen und bewirken ggf. Folgeschäden. Halten Sie sich deshalb an die Montagevorschriften und benutzen Sie einen Drehmoment-Schlüssel.

GARANTIE

Über den gesetzlichen Zeitraum hinaus geben wir freiwillig eine Garantie von insgesamt 6 Jahren auf Mountainbike-Rahmen (ausgenommen Lagerungen und Federbeine)

Unsere Garantie gilt ab Verkaufsdatum und nur für den Ersterwerber des Fahrrades. Schäden an der Lackierung sind davon ausgenommen. Wir behalten uns vor, defekte Rahmen oder Gabeln zu reparieren oder durch das entsprechende Nachfolgermodell zu ersetzen. Dies ist der einzige Garantieanspruch, weitergehende Kosten wie Montage, Transport etc. werden von uns nicht übernommen.

Ausgeschlossen von der Garantie sind Schäden durch unsachgemäßen bzw. nicht bestimmungsgerechten Gebrauch, z.B. Vernachlässigung (mangelnde Pflege und Wartung), Sturz, Überbelastung, sowie durch Veränderung am Rahmen oder der Gabel oder durch An- und Umbau zusätzlicher Komponenten.
Bei Sprüngen oder Überbeanspruchungen anderer Art besteht ebenfalls kein Garantieanspruch.

6 Jahre Garantie

INFORMATION:
Halten Sie sich an die Hinweise im Kapitel „Die bestimmungsgemäße Nutzung“